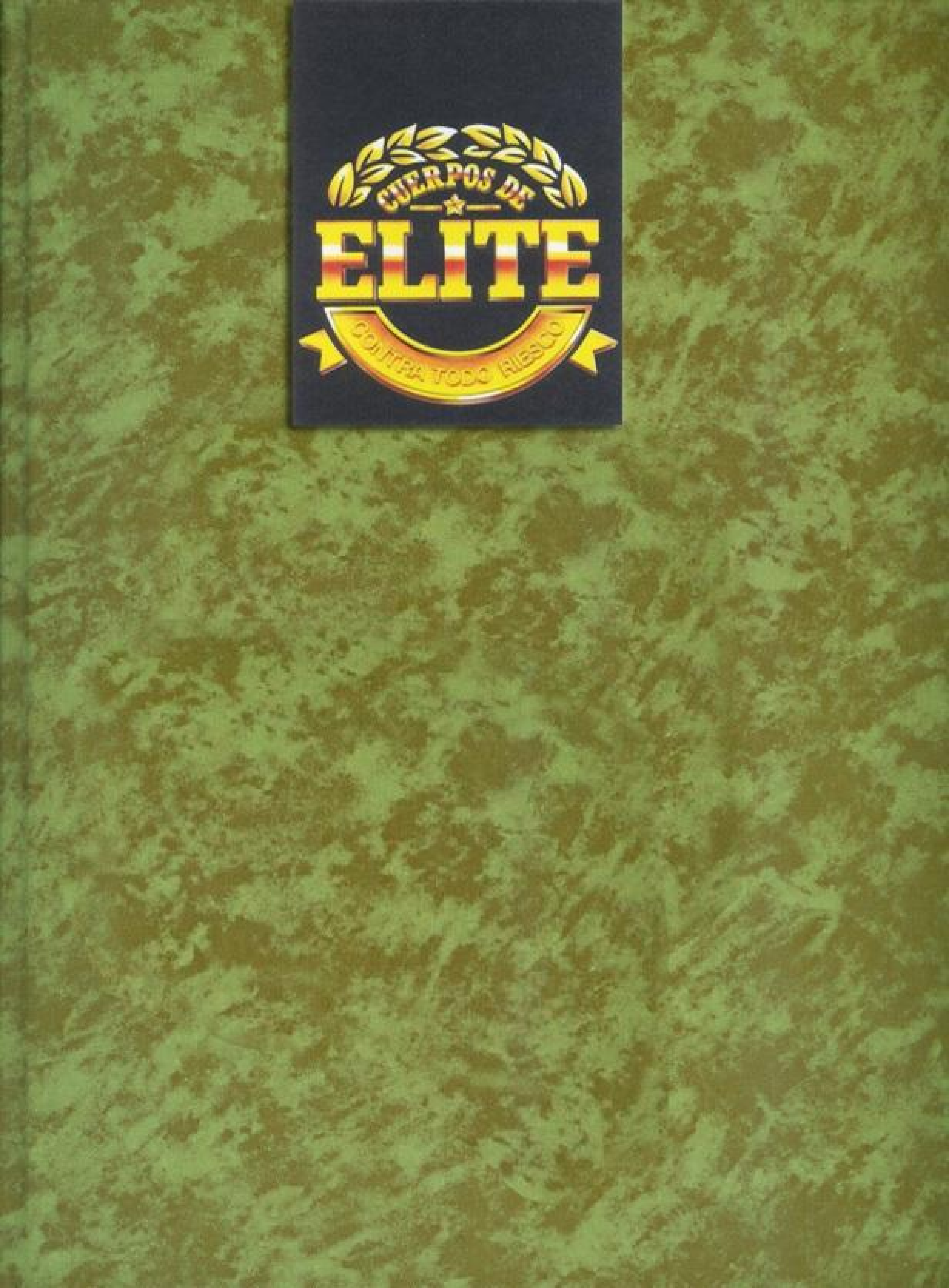
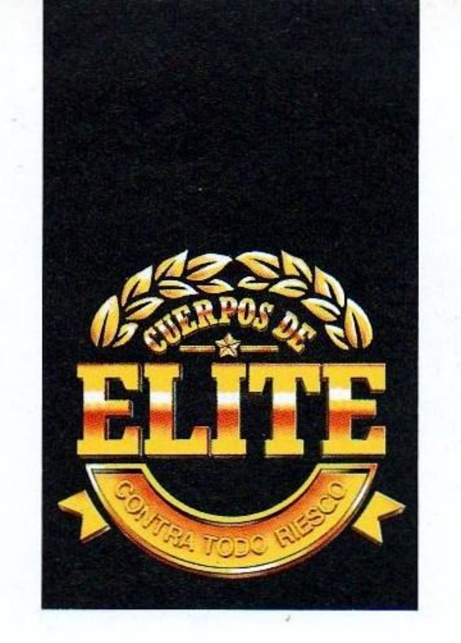
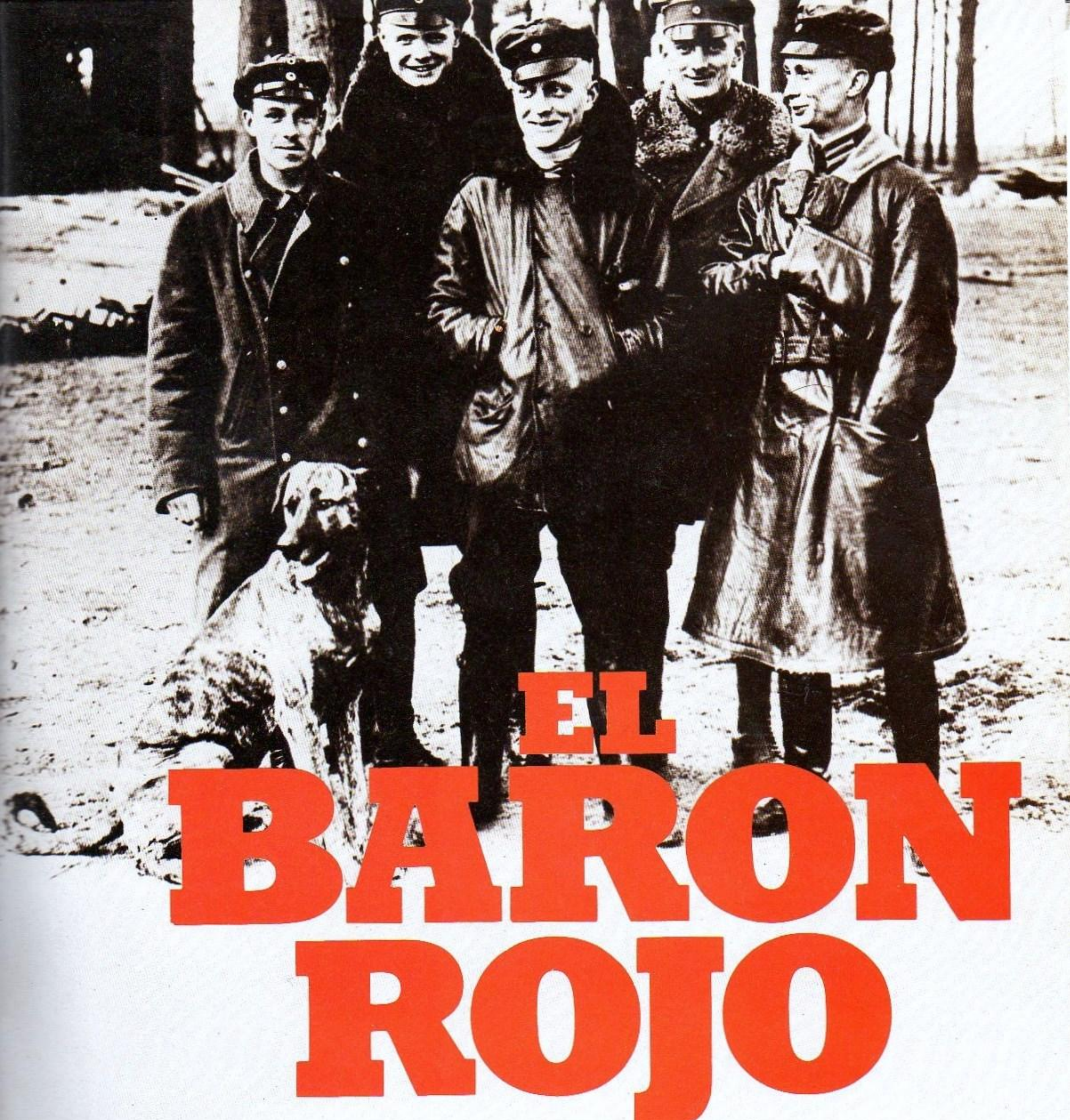

CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO

# SUMARIO


CUERPOS DE
ELITE
CONTRA TODO RIESGO



# EL BARON ROJO

**En el «abril sangriento» de 1917, el Real Cuerpo de Vuelo perdió más de 300 aviadores a causa de las balas del escuadrón Jasta 11 mandado por Manfred von Richtofen**

«Estaba todavía en la cama cuando llegó corriendo mi asistente gritando: «¡Mi teniente, los ingleses están aquí!» Miré por la ventana medio dormido y vi por encima del campo de aviación a mis «viejos amigos». Salté de la cama y me vestí rápidamente: mi pájaro rojo ya estaba preparado para empezar el trabajo de la mañana, pues mis mecánicos sabían muy bien que había que aprovechar el tiempo nocturno para ello. Todo estaba listo: me puse mi traje de vuelo y despegué.

A pesar de todo fui el último en estar en el aire y mis compañeros estaban ya cerca del enemigo. De repente, no obstante, uno de aquellos impertinentes cayó sobre mí desde lo alto con la esperanza de obligarme a caer a mí. Le dejé que se acercara y empezamos una alegre danza. Mi adversario giró hacia atrás, hizo esto, hizo lo otro, etc. Llevaba un aparato de dos plazas, pero yo era superior a él, pronto se dio cuenta de que no podría librarse de mí. Miré a mi alrededor y vi que estábamos solos: el que disparara mejor, mantuviera más la calma y

**Arriba: en 1917, los pilotos del Jagdstaffel 11, volando en aviones Albatros D.III efectuaron una terrible matanza sobre los aviadores ingleses. El más formidable de todos era su comandante Manfred von Richtofen (centro) que logró 80 victorias confirmadas. Con él aparecen (de izquierda a derecha) Sebastian Festner, Emil Schaefer, su hermano Lothar y Kurt Wolff. En primer término aparece el perro de Manfred, «Moritz».**

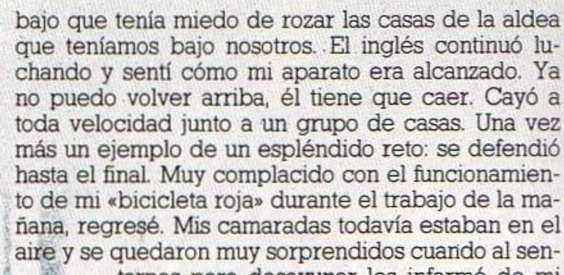
## LOS JASTAS Y EL ALBATROS

**Cuando el Servicio Aéreo Alemán entró en la Primera Guerra Mundial, fue organizado en unidades de seis aviones llamadas Fliegabteilungen (secciones de vuelo). En 1915, la Fuerza Aérea Bávara, estimulada por el gran táctico del aire que era Oswald Boelcke, experimentó con una unidad táctica mayor llamada Kampfeinsitzenkommando (unidad de cazas monoplazas). El éxito fue tan grande que en 1916 el Servicio Aéreo Alemán inició una reorganización completa de sus formaciones de caza. El nuevo tipo de unidad era el Jagdstaffel o Jasta (escuadrón de caza), constando de 14 aviones. El primero que se formó, el Jasta 2, estuvo operativo en agosto y estaba mandado por Boelcke. Cuando dos meses más tarde Boelcke murió en combate, se cambió el nombre de la unidad por el de Jasta Boelcke, en honor suyo. Sin embargo Boelcke había enseñado bien a sus pilotos y muchos de ellos dejaron Jasta para ir a mandar los nuevos que se iban formando. Así fue como Manfred von Richtofen se convirtió en enero de 1917 en comandante del Jasta 11. En abril de 1917 el Servicio Aéreo Alemán contaba con 37 Jastas. Durante el invierno de 1916 Alemania produjo cantidades prodigiosas del gran caza Albatros. Con tal disponibilidad de aviones (en marzo de 1917 había 305 operativos) los Jastas pudieron desplegarse en grandes formaciones escalonadas llamadas «circos». Al tener una considerable ventaja de altura sobre los bombarderos británicos y las escoltas de reconocimiento, los pilotos de los Jasta, bien adiestrados y altamente disciplinados, se ganaron una estable superioridad en el aire en todo el sector británico del Frente Occidental.**

conservara la mejor posición en el momento del peligro sería el vencedor.

No tardé mucho. Arremetí por debajo de él y disparé una ráfaga, pero sin causar mucho daño. Estábamos unos dos kilómetros por detrás del frente y yo suponía que él aterrizaría, pero subestimé a mi oponente: cuando sólo estaba a unos pocos metros del suelo empezó a elevarse súbitamente, volando directamente hacia mí en un intento de alcanzarme. ¡Tanto peor para él! Le ataqué otra vez volando tan bajo que tenía miedo de rozar las casas de la aldea que teníamos bajo nosotros. El inglés continuó luchando y sentí cómo mi aparato era alcanzado. Ya no puedo volver arriba, él tiene que caer. Cayó a toda velocidad junto a un grupo de casas. Una vez más un ejemplo de un espléndido reto: se defendió hasta el final. Muy complacido con el funcionamiento de mi «bicicleta roja» durante el trabajo de la mañana, regresé. Mis camaradas todavía estaban en el aire y se quedaron muy sorprendidos cuando al sentarnos para desayunar les informé de mi victoria número 32... Todos nos sentíamos muy felices».

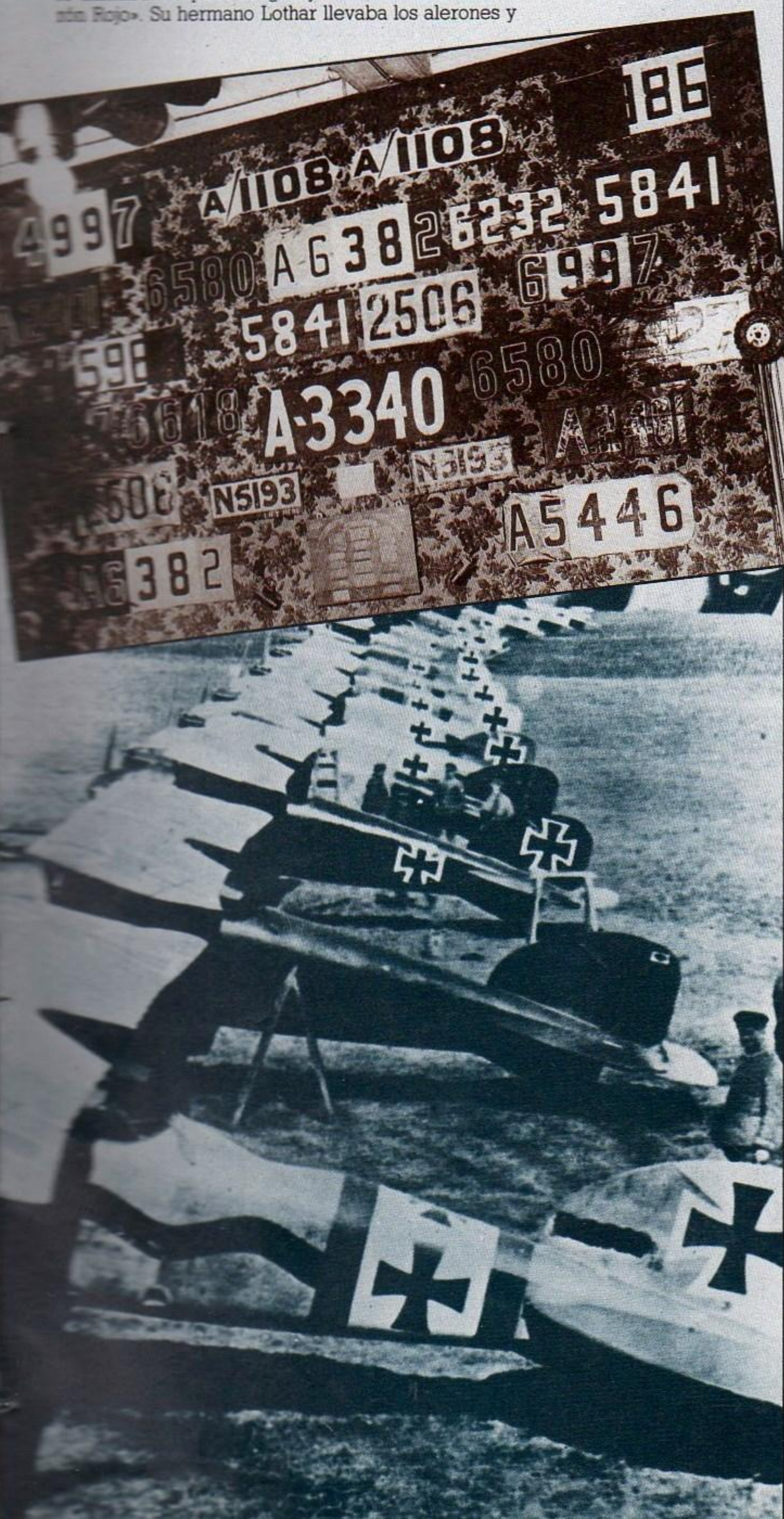
La anterior acción se producía en la mañana del segundo día de abril de 1917, mes que pasaría a la historia del Real Cuerpo de Vuelo (RFC) como el «abril sangriento». El narrador era el Oberleutnant (teniente) Freiherr Manfred von Richtofen, y la unidad a su mando era el Jagdstaffel (Jasta) 11, recientemente equipado con el formidable Albatros D.III y del que formaban parte algunos de los mejores pilotos jóvenes del servicio aéreo alemán.



**Izquierda: Manfred von Richtofen es ayudado a ponerse sus pesadas ropas antes de una patrulla. El Albatros D.III podía alcanzar los 18.000 pies de altitud por lo que en la carlinga abierta eran esenciales artículos tales como las botas de piel. A la derecha: los Albatros D.III de Jasta 11. El avión rojo de von Richtofen es el segundo de la fila.**

Los brillantes y audaces pilotos de von Richtofen habían pintado sus aviones con colores brillantes y dibujos provocativos, en parte como señal de desafío y en parte para reconocerse fácilmente en el aire unos a otros. El color predominante era el rojo y todos los aviones de Richtofen llevaban las superficies superiores pintadas de este color: por esta razón se le llamaba «le petit rouge» y más adelante «El Barón Rojo». Su hermano Lothar llevaba los alerones y elevadores en amarillo, el color de su regimiento. El avión de Karl Allmenröder tenía la cola blanca, mientras que el de Emil Schaefer tenía la cola y los elevadores negros.

Abajo: Siempre que era posible el Barón Rojo arrancaba el número de serie de los aviones de sus víctimas para colgarlas como trofeos en su habitación.




El «abril sangriento» había comenzado de hecho el 17 de marzo de 1917, cuando el ejército británico había comenzado su avance desde Arras hacia la Línea Hindenburg. Una parte esencial de la estrategia británica era el uso de la aviación en colaboración con las fuerzas terrestres, enviando mensajes, identificando blancos para la artillería y localizando los puntos fuertes alemanes (normalmente atravesando desde el aire el fuego de la infantería). Para estas misiones, el RFC utilizaba unos obsoletos FE2b, lentos pero estables, provistos de dos asientos y con el motor y la hélice propulsora montados en la popa del avión: iban protegidos por una variedad de cazas monoplazas con la hélice delantera. Algunos de estos aviones no llevaban más que una simple ametralladora, mientras que los cazas Albatros del Jasta 11 montaban un par de Sapandaus sincronizadas.

Von Richtofen, con 16 victorias en su haber, había sido destinado a Jasta 11 a primeros de enero: para él fue casi un motivo de disgusto, ya que se le trasladaba desde su destino anterior sin que se le otorgara la codiciada «Pour le Mérite», aún cuando había pilotos con sólo cuatro victorias que ya la habían recibido. Sin embargo, el 16 de enero, recibió un telegrama para confirmar que también él había sido honrado con esta distinción.

Se trasladó a la base de Jasta 11 en Douai para tomar el mando, pero se quedó muy deprimido con lo que se encontró. Aún cuando el escuadrón existía ya desde hacía varios meses, y contaba con varios pilotos con impecables récords, no tenía en su haber victorias en el aire. Decidió que había que cambiar lo antes posible este estado de cosas. De los 12 pilotos que componían el escuadrón, había tres en particular que iban a ganar fama bajo el mando de von Richtofen: Karl Allmenröder, Kurt Wolff y Karl Emil Schaefer.

La triunfante carrera de combate de Jasta 11 empezó el 23 de enero, cuando von Richtofen condujo siete Albatros contra una escuadrilla de monoplazas FE8 del 40 Escuadrón del RFC, derribando a uno de ellos con 150 impactos a sólo 50 metros. Al día siguiente, acompañado únicamente por el más joven de sus suboficiales, atacó a una formación completa de FE2b. Hizo caer a uno de ellos, pero él mismo se vio obligado a aterrizar al romperse un ala de su Albatros.

**«Después de los primeros 100 disparos el observador enemigo dejó de disparar. El aparato empezó a echar humo y a girar en curvas incontroladas hacia el lado derecho»**

Durante el mes de febrero el tiempo fue malo y von Richtofen sólo pudo añadir tres victorias adicionales a su palmarés. El día de San Valentín, por ejemplo, von Richtofen voló sólo hacia una reunión con su anterior escuadrón:

«Esta vez estaba intentando competir con el Jasta de Boelcke... Había allí algunos compañeros sumamente hábiles a los que iba a ser muy difícil superar. Como mucho podría aspirar a igualarles. Ya llevaban la ventaja de haber derribado 100 aviones.»

En el camino a Douai se apuntó su 20.ª victoria, un solitario BE2d. Esa misma tarde, llevando a sus hombres casi exactamente al mismo lugar, tuvo un nuevo encuentro con otros cinco BE:




«Después de los primeros 100 disparos, el observador enemigo cesó de disparar. El aparato empezó a echar humo y a dar vueltas de forma incontrolada hacia la derecha. Como este resultado no me pareció satisfactorio, especialmente sobre las líneas enemigas, disparé sobre el avión que caía hasta que se le desprendió la parte izquierda de las alas. El viento soplaba con una velocidad de 20 metros por sengundo y yo había derivado hasta territorio enemigo: en consecuencia pude ver cómo el aparato enemigo tocaba la tierra al suroeste de Mazingarbe. Pude ver una espesa nube de humo en el lugar en que yacía el avión en medio de la nieve...»

Durante el resto del mes el tiempo fue tan malo que no pudo apuntarse nuevas victorias. Luego, el 3 de marzo, von Richtofen abatió un viejo BE2c, volando en compañía de Allmenröder, que hasta el mo-

## EL ALBATROS D.III

La serie de biplanos monoplaza Albatros D. fabricada por Albatros Werke. GmbH, fue introducida en 1916. El primer modelo, el Albatros D.I., apareció en agosto. Con una característica «cola de pescado» y un potente motor de seis cilindros en línea que daba 160 caballos, fue el primer avión alemán que montó un par de ametralladoras LMG08/15 de 7,92 mm sincronizadas que no disminuían sus otras prestaciones. El D.I. fue superado por el D.II en octubre: el ala superior fue desplazada hacia abajo mejorando la visibilidad del piloto.

Sin embargo para entonces los diseñadores del Albatros ya habían tenido tiempo de examinar el altamente manejable Nieuport y no tardaron mucho en incorporar en el Albatros sus buenas cualidades. En enero de 1917 entraba en servicio el Albatros D.III. El cable del ala superior fue alargado y el del ala inferior acortado, habiéndose instalado riostras en V para separarlas. La propulsión se hacía por un motor Mercedes DIIIa de alta comprensión y 175 caballos, que permitía aumentar la velocidad a 109 millas por hora y el techo a 18.000 pies. Además podía permanecer en vuelo durante dos horas, lo que suponía media hora más que el D.II. Aunque se comprobó que la configuración de alas del Nieuport prohibía algunos tipos de picado, el D.III permitió mantener la superioridad aérea de Alemania hasta la aparición del SE5 y el Sopwith Camel.

Bajo estas líneas: el Albatros D.III rojo de von Richtofen. Abajo: inspección del Jasta 11 en Douai. Von Richtofen y tres de sus pilotos llevan al cuello la medalla Pour le Mérite. Abajo a la derecha: Oswald Boelcke, mente creadora de la táctica aérea germana. En la esquina inferior derecha: el Alto Mando Alemán durante una visita oficial al Jasta 11.

mento sólo había efectuado un derribo. Esta victoria hacía la número 22 de las de von Richtofen y marcaba el comienzo de dos meses de triunfos: a finales de abril von Richtofen se apuntaría su victoria número 52 y Jasta 11 contaría en su haber un total de 88. Al día siguiente, 4 de marzo, dos aviones caerían bajo las balas de von Richtofen. Sus hombres habían iniciado el despegue sin su jefe, pero:

«Yo había salido solo y andaba buscando a mi escuadrón cuando descubrí un biplaza BE que volaba solo. Aparentemente mi primer ataque fracasó, ya que mi enemigo intentó escapar mediante curvas y caídas en picado. Después de que le obligué a descender desde 3.000 metros a 1.000 metros, se pensó que ya estaba a salvo y empezó a volar nuevamente en línea recta. Me aproveché de esto situándome tras él y disparándole unos 500 tiros. Mi adversario entró nuevamente en picado pero de forma tan abrupta que no pude seguirle. Según nuestros observadores de infantería, el avión se estrelló frente a nuestras trincheras.»

Esto ocurría por la mañana: a media tarde, volando con cinco miembros de su escuadrón, von Richtofen abatió un Sopwith 1 ½-Strutter. Cinco días más tarde, von Richtofen era a su vez derribado tras un ataque:

«A unos 50 metros de distancia hice algunos disparos bastante certeros, pero cuando había disparado unos 10 tiros, sentí de repente un terrible estrépito y noté que mi máquina había sido alcanzada... En ese momento se produjo un espantoso hedor a fuel y el motor empezó a perder velocidad: el inglés también se percató de ello, pues empezó a disparar con más bríos y yo me vi obligado a abandonar la lucha. Piqué directamente hacia abajo e instintivamente corté el encendido... Estaba a una altitud de 3.000 metros y todavía tenía un largo camino por recorrer... Pronto me libré de mi oponente y tuve tiempo de mirar y ver lo que mis otros cuatro «caballeros» estaban haciendo... De repente un resplandor. ¿Era una de las bengalas Verey del enemigo? No, era demasiado grande: se trataba de un aparato en llamas... Gracias a Dios es uno de nuestros enemigos... A continuación un segundo avión se desprende de la mêlée y cae igual que el mío girando y girando: después se recupera estabilizándose y al volar hacia mí veo que es un Albatros como el mío... Encuentro una pradera no muy grande, pero suficiente si se tiene cuidado, en la carretera Hénin-Liétard... Mi aparato ha sido alcanzado varias veces y uno de los proyectiles ha perforado los dos tanques, por lo que no queda en ellos ni gota de carburante.»

Dos días después von Richtofen aumenta su puntuación en uno y antes de una semana añade dos nuevas victorias. A los tres o cuatro días de su victoria número 27, recibe por correo una fotografía con el siguiente texto:

«Señor: el 17 de marzo de 1917 presencié su combate aéreo y tomé esta fotografía que le envío con cordiales felicitaciones, ya que pocas veces tendrá usted la oportunidad de ver a su presa. *Vivat Sequens!* —Con saludos fraternales: von Riezenstein. Coronel jefe del 87 Regimiento de Infantería de la Reserva.»

En la fotografía podía verse el cuerpo roto del aviador inglés que había despachado von Richtofen.

**«Los ocupantes quemaron su aparato. Parecía ser un nuevo tipo de avión, rápido y bastante manejable»**

Por esta época el ejército británico había empezado su avance y los escuadrones alemanes continuaron su sangrienta destrucción de los aviones de observación y de sus cazas de cobertura. Ahora se había unido a von Richtofen su hermano Lothar, dos años más joven, el cual había concluido su examen de piloto en marzo, siendo asignado inmediatamente a Jasta 11. El 3 de abril, los dos hermanos, junto con Schaefer, atacaron a tres FE2d, incendiando a



dos de ellos. Dos días después , Jasta 11 se encontró con un nuevo tipo de avión que hacía su debut en el frente occidental: el caza biplaza Bristol F2a. Tal como informaba von Richtofen:

«Había niebla y hacía muy mal tiempo cuando ataqué a un enemigo que volaba entre Douai y Valenciennes... Yo elegí personalmente el último aparato al que obligué a aterrizar cerca de Lembras tras una corta lucha. Los ocupantes quemaron su aparato. Parecía ser un nuevo tipo de avión que no habíamos visto anteriormente: rápido y bastante manejable... Indudablemente el Albatros era superior tanto en velocidad como en facilidad de maniobra.»

Como respuesta a las críticas de von Richtofen, digamos que el nuevo Bristol había sido utilizado en la batalla de Arras como avión de reconocimiento y parece probable que sus pilotos no apreciaran sus capacidades, habida cuenta de que muchos de ellos tenían poca experiencia de vuelo, habiendo llegado al frente la mayoría de ellos menos de un mes antes. Sin embargo, una vez que fueron apreciadas sus cualidades como avión de combate, el Bristol se ganó una merecida reputación, permaneciendo en servicio hasta 1930.

En la noche del 5 de abril se produjo un ataque del RFC:

«Cuando estábamos en el comedor de oficiales, sonó el teléfono anunciando que venían los ingleses. Todos corrimos a los refugios y oímos, débilmente al principio, el ruido de un motor de avión... Parecía como si los británicos estuvieran volando muy alto. Primero pasaron de largo por el campo, pensamos que estaban buscando otro blanco: después uno de ellos paró su motor... "Esto se pone feo" dijo Wolff. Cada uno de nosotros tenía un fusil y empezamos a disparar al inglés... No tardó mucho en soltar su primera bomba a la que siguieron otras más. Nuestro amigo organizó una magnífica exhibición de fuegos artificiales, que no podría asustar más que a un conejo. Pienso que ese bombardeo nocturno sólo podría tener un efecto sobre nuestra moral: puede ser un poco incómodo pero poca cosa más.»

Durante el mes de abril el Albatros se mostró como una excelente máquina de guerra, muy supe-



## La táctica del perro

Entre las maniobras de combate que se utilizaban en la época del «abril sangriento» de 1917, estaba la vuelta de Immelmann (arriba) consistente en un giro brusco hacia arriba para evitar el ataque o (como en este caso) para ganar ventaja. Tras un ataque inicial (1), el agresor tira rápidamente hacia arriba, pierde velocidad y gira (2). Modificando su ángulo de ataque (3) el agresor puede volver a atacar independientemente de los que haga su enemigo. La doble S (abajo) consiste en una serie de virajes para hacer que el atacante se pase. Cuando el avión atacante (1) se asegura una buena posición de fuego, el avión que se defiende (2) realiza uno o más virajes bruscos haciendo que su enemigo le rebase (3).

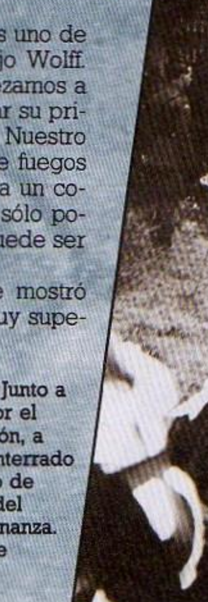
## DOCTRINA DE LA LUCHA AEREA

El 16 de febrero de 1917, Manfred von Richtofen ellevaba un informe al oficial al mando de la fuerza aérea del Sexto Ejército Alemán:

«Con frecuencia el enemigo se desliza hacia abajo sobre un ala o se deja caer como una piedra para desencadenar un ataque. Para seguir pegado a un enemigo, no hay que tener en cuenta su táctica, ya que no se tiene control sobre el aparato cuando está cayendo como un cuerpo muerto. No obstante, si el adversario intenta evitar el ataque con uno de estos trucos, hay que picar con él sin perderle de vista.

El looping en el combate aéreo es poco menos que inútil. Todo looping es un gran error. Si se está ya muy cerca del enemigo, para lo único que vale el looping es para darle ventaja. Para conseguir la posición deseada, hay que basarse en el cambio de velocidad actuando sobre el acelerador.

Hay muchos ingleses que usan trucos, pero estas acrobacias les llevan a la muerte».



**A la derecha: retrato de estudio del Barón Rojo. Junto a estas líneas: al día siguiente de ser derribado por el capitán canadiense A. R. Brown del 208 Escuadrón, a bordo de un Sopwith Camel, von Richtofen es enterrado con todos los honores militares en el cementerio de Bertangles el 22 de abril de 1918. Los hombres del Escuadrón N.° 3, efectúan las descargas de ordenanza. Arriba: un Albatros patrullando en solitario sobre Ypres.**

rior a cualquiera que pudieran oponerle los Aliados. El día que von Richtofen se apuntó su victoria número 40, fueron derribados 18 aviones del RFC. Con 40 victorias, Richtofen había igualado el récord de su maestro, Oswald Boelcke, y estaba en camino de convertirse en el primer as del Servicio Aéreo Alemán.

Consiguió su objetivo dos días más tarde, al abatir tres aviones el 13 de abril. En dicho día pudo informar de que «seis aparatos alemanes habían destruido a 13 aviones hostiles». Wolff había derribado a cuatro, Schaefer, Festner y Lothar von Richtofen habían derribado dos cada uno. El mes de abril fue muy cruel para el RFC: en la primera semana fueron abatidos 75 aviones británicos con una pérdida total de 105 aviadores, habiendo otros 56 aparatos alcanzados o fuera de servicio. La esperanza media de vida para un aviador británico era de 23 días y en la primera semana no murieron menos de 316 en total. En todo el mes se perdieron 730 aviadores. El 14 de abril Jasta 11 se apuntó ocho nuevos triunfos, uno de los cuales correspondía a von Richtofen. Todavía se apuntó cuatro aviones más en la quincena siguiente, más otras correspondientes a Wolff y a su hermano Lothar.

Los acontecimientos se precipitaron el 29 de abril cuando se lanzó al aire el «escuadrón anti-Richtofen». El Teniente W. N. Hamilton informaba después: «Mientras me encontraba en el hangar esperando a que montaran las ametralladoras, vino a verme Harvey-Kelly y me dijo que según el comandante del Ala, von Richtofen había sido visto sobre Douai y que quería que tres de nosotros despegásemos y nos ocupásemos de él. Harvey-Kelly y yo mismo despegamos juntos y esperamos un poco a Applin... A poco de reunirse Applin con nosotros, divisamos a los alemanes a unos 1.000 pies bajo nosotros. Había 18 aviones volando en una línea escalonada... Harvey-Kelly ya había girado y picado sobre el Hun de cola y yo estaba virando para atacar el aparato que iba en el centro para romper la formación y evitar que el avión de cabeza cargara contra nosotros. Applin venía tras de mí cuando vi que perdía velocidad y empezaba a caer girando y envuelto en llamas. Miré hacia arriba y ví que von Richtofen había cruzado en su avión rojo a unos 2.000 pies más arriba, que correspondía con su posición acostumbrada, y evidentemente había disparado contra Applin...»

Applin era la víctima número 49 de von Richtofen. Antes de la puesta de sol había añadido tres números más a su cuenta, con un total de 52. El 1 de mayo comenzaba un permiso y el abril sangriento se terminó.

## MANFRED VON RICHTOFEN

**El hombre que estaba destinado a convertirse en el máximo héroe aéreo de Alemania durante la Primera Guerra Mundial, con 80 victorias confirmadas en su haber, había nacido el 10 de mayo de 1892 cerca de Breslau, en Silesia. Su padre, el Comandante Albrecht Freiherr von Richtofen, fue el primero de su distinguida familia que siguió la carrera militar y tanto Manfred como su hermano Lothar fueron enviados a la academia militar. Nombrado oficial en 1912, Manfred von Richtofen ingresó en el Primer Regimiento de Ulanos cuando empezó la guerra en 1914. Solicitó su traslado a la Fliegetruppe (servicio de vuelo) y en agosto de 1915 fue destinado como observador a una unidad cuyo nombre era Brieftaube Abteilung Ostend para servir en los bombarderos AEG G1. Tras un frustrado intento de abatir a un aviador británico con un aparato de reconocimiento, Richtofen conoció a Oswald Boelcke que le animó a que se hiciera piloto de caza. El 10 de octubre de 1915 hizo su primer vuelo en solitario. Tras un corto destino en el Frente Ruso, von Richtofen fue reclutado por Boelcke para su recién formado Jasta 2. En septiembre de 1916 obtuvo su primera victoria oficial, un FE2b, y el 23 de noviembre reclamó para sí el derribo del gran as británico del aire, el Mayor Lanoe Hawker. Tras otorgársele la codiciada Pour le Mérite (abajo) en enero de 1917, pasó a ser comandante del Jasta 11 en Douai. Cuando se fue de permiso al terminar abril, su palmarés ascendía a 56 victorias. Posteriormente cosechó más de 20 victorias volando en triplanos Fokker, siendo uno de estos aviones el que pilotaba cuando fue derribado y muerto el 21 de abril de 1918.**



**Desde la Guerra de la Independencia de 1948, los paracaidistas de las Fuerzas Israelíes de Defensa han adquirido un fabuloso arsenal de armas modernas**

Desde la creación de un estado judío independiente a finales de la década de los 40, los planificadores militares de Israel han debido afrontar el hecho cruel de que en cualquier posible conflicto tendrían que luchar con fuerzas enemigas numéricamente superiores, atacando simultáneamente desde varias direcciones. Así se planteó la realidad de esta situación durante la Guerra de la Independencia (1948-1949) cuando las Fuerzas Armadas Israelitas fueron atacadas desde todas partes. Sólo gracias a su mayor movilidad y a la aplicación de su potencia de fuego, aliadas con su mayor destreza y su mejor estructura de mando, pudieron los israelitas derrotar a sus enemigos árabes.

Estas tempranas lecciones no fueron olvidadas: durante la campaña del Sinaí de 1956 y, sobre todo, en la Guerra de los Seis Días de 1967, las Fuerzas Israelíes de Defensa (IDF) aprovecharon su velocidad y su potencia de fuego para infringir catastróficas pérdidas en el frente a los estados árabes. Posteriormente, en las acciones de represalia de la guerra de desgaste (1969-70) y el rearme que siguió a las desastrosas pérdidas iniciales de la Guerra del Yom Kippur de 1973, se puso de manifiesto que el IDF era plenamente capaz de adaptarse al armamento existente y de introducir nuevos equipos para satisfacer las demandas de la guerra moderna.

Los paracaidistas israelíes, entrenados como una fuerza de despliegue rápido y capaces de actuar en una guerra convencional o no convencional bajo una variedad de condiciones de combate, siempre han necesitado un armamento ligero, fácil de transportar y capaz de actuar contra un número superior de hombres y tanques enemigos. Además de su transporte aéreo y terrestre, los modernos paracas requieren armas pequeñas y armas de apoyo anticarro que les ayuden a desarrollar su papel como punta de lanza del IDF. En los comienzos, no obstante,

# POTENCIA DE FUEGO

Derecha: entrenamiento para el despliegue rápido: un paracaidista israelí intenta mantener su paracaídas bajo control. En los primeros tiempos, las fuerzas armadas israelitas utilizaban las armas que podían caer en sus manos, poniendo en servicio equipos tales como la vieja ametralladora británica Lewis (arriba). Como arma personal ligera, utilizaban metralletas Sten y fusiles Lee-Enfield (arriba): muchas de estas armas todavía estaban en servicio durante la campaña del Sinaí de 1956 (derecha). Sin embargo las metralletas Sten fueron remplazadas por el Uzi de 9 mm de fabricación judía (extremo derecha).



## LOS PRIMEROS MORTEROS

**Durante las amargas batallas de la Guerra de la Independencia, las recién nacidas fuerzas armadas israelíes hicieron un abundante uso de armamento y material tomado de las unidades del ejército británico estacionado en Palestina hasta la partición, programada para mayo de 1948. Aunque peor equipados en general que sus adversarios árabes, los israelitas mantuvieron un pequeño pero valioso stock de armas ligeras de apoyo que incluían morteros de 2 y 3 pulgadas procedentes de la Segunda Guerra Mundial. El mortero ligero de 2 pulgadas (4,75 kg) había sido desarrollado como arma de pelotón en los años 30 a partir de un diseño español. Obsoleto por muchos conceptos a finales de la siguiente década, era sin embargo un valioso complemento para la artillería israelí. Era capaz de lanzar diversos tipos de bombas, incluyendo alto explosivo y proyectiles iluminantes, hasta una distancia de unos 450 m, utilizándose primordialmente contra las concentraciones de tropas enemigas. Si estaba manejado por personal debidamente entrenado, podía lanzar ocho cargas por minuto.**
**La historia del mortero de 3 pulgadas data de la Primera Guerra Mundial. Durante el período de entreguerras fue modernizado. Su peso era de 50 kg y estaba atendido por un equipo de 3 hombres. La versión mejorada MK-2 tenía un alcance máximo de 2.560 m y podía disparar proyectiles de alto explosivo y fumígenos a un ritmo de 10 por minuto. Como la provisión disponible de armas de apoyo de los israelitas era pequeña, fundaron su propia industria de producción de armamento, fabricando copias burdas pero operativas del material británico, tal como el mortero de 2 pulgadas. En las batallas de la Guerra de la Independencia fue sin embargo el hábil despliegue de los escasos recursos lo que permitió superar las evidentes ventajas materiales del enemigo.**

los israelitas compraron o se apropiaron de material perteneciente a países simpatizantes o al Ejército Británico que estuvo estacionado en Palestina hasta la víspera de la independencia en mayo de 1948.

La que estaba estacionada en Palestina era la 6.ª División Británica Aerotransportada y cuando el Ejército de Israel formó sus primeras unidades paracaidistas, gran parte de su doctrina táctica estaba basada en la práctica británica. Había además muchos judíos que habían servido en el ejército inglés y después de 1948 hubo muchas armas que se quedaron en Palestina. Como resultado, los primeros paracaidistas portaban metralletas Sten y fusiles Lee-Enfeld, y su apoyo inmediato estaba constituido por morteros de 2 pulgadas y ametralladoras ligeras Bren, así como morteros de 3 pulgadas y armas anticarro de 6 libras transportadas en jeeps para el apoyo pesado. La Guerra de la Independencia, en



**Izquierda sobreimpresionado: el mortero de 52 mm, versión judía del arma de 2 pulgadas. Izquierda: paracaidistas israelitas en acción en el frente norte durante la Guerra de los Seis Días de 1967, con un fusil sin retroceso de 106 mm montado sobre un jeep. Abajo: los paracaidistas se esfuerzan en mejorar su habilidad y alcance con armas ligeras. Los hombres arrodillados están armados con la metralleta Uzi de 9 mm, mientras que el soldado que está tumbado lleva una versión de cañón pesado del FN FAL.**

la que Israel se jugaba su propia existencia, puso de manifiesto la necesidad de disponer de una metralleta fiable y como respuesta se produjo la Uzi de 9 mm. Construida inicialmente con una culata de madera, enseguida se cambió por una versión más compacta de culata plegable, siendo inmediatamente adoptada por los paracaidistas en lugar de sus viejas Sten. El Lee-Enfeld dio paso al fusil Mauser de 7,92 mm, y en un esfuerzo por encontrar una ametralladora con un calibre compatible, los judíos adoptaron el diseño americano Johnson, de 1944, al que llamaron el «Dror».

La Johnson era un arma poco corriente en muchos aspectos. En primer lugar operaba con retroceso, siendo una de las pocas ametralladoras ligeras que utilizaba este sistema. Al disparar, retrocedía el cañón enganchado al cerrojo una cierta distancia, deteniéndose después: el cerrojo se liberaba y continuaba hacia atrás, yendo después nuevamente hacia adelante para retirar un proyectil del cargador y disparar de nuevo. El cargador se insertaba en la parte izquierda del cañón y era posible rellenar un cargador parcialmente vacío a través de una ventana situada en la parte derecha del arma: para ello podían utilizarse balas sueltas o grupos de cinco. El cañón podía desmontarse con facilidad y todo el arma podía empaquetarse en un espacio muy compacto, lo cual resultaba ideal para operaciones aerotransportadas. El sistema de rearme era ingenioso y el arma estaba en general bien concebida, pero su principal inconveniente era el movimiento de retroceso del tubo que tenía que pasar junto a unos forros situados en la camisa externa del cañón. Este movimiento constante, en unión del polvo abrasivo del Oriente Medio, desgastaban muy pronto las caras del cañón y su forro hasta el punto de que el cañón cogía holgura y la precisión se deterioraba. Tras unos pocos años de uso, el Dror fue retirado del servicio.

A finales de los años 50 se decidió homologar el cartucho NATO 7,62 mm en el servicio israelí, adoptándose el fusil semiautomático FN FAL como arma general reglamentaria para todas las fuerzas. Como ametralladora ligera se seleccionó la versión de cañón pesado de la FAL. Tal como indica su nombre, no era más que el mecanismo común de fusil al que se había agregado un cañón fijo y pesado y un bípode. Los paracaidistas adoptaron para su uso las versiones del rifle normal y el de cañón pesado con culatas metálicas plegables.

## El cañón antitanque de seis libras no servía contra los carros modernos

Las armas pesadas y de apoyo también sufrieron una revisión a finales de los años 50. El mortero británico de 2 pulgadas estaba siendo fabricado en Israel como mortero IMI de 52 mm y continuó en servicio ya que era ligero y eficaz. Sin embargo, el cañón anticarro de seis libras no servía ya contra los tanques modernos y además no se disponía de munición de fabricación británica o de cualquier otro suministrador, ya que el cañón había sido reemplazado por el americano de 106 mm sin retroceso. Para la defensa ligera anticarro, tal como la requerían los paracaidistas durante las primeras etapas de un asalto hasta que llegaban las armas pesadas, se adoptó el cañón sueco Carl Gustav de 84 mm. La compañía finlandesa Tampella, con gran experiencia en el diseño de morteros, abordó un nuevo mortero de 81 mm que con el tiempo terminó siendo fabricado en Israel por la compañía de armamentos Soltam.



**Las fuerzas aerotransportadas pasan uno de sus períodos más vulnerables en la fase inicial nada más tomar tierra, antes de contar con el apoyo de las armas pesadas. Por ello, Israel ha adoptado el lanzacohetes portátil Carl Gustav de 84 mm (abajo) para cubrir a sus paracaidistas durante esta fase precaria de sus operaciones. Se trata principalmente de un arma anticarro capaz de disparar proyectiles HEAT (Anticarro de Alto Explosivo) de 2,6 kg a un ritmo de 6 d.p.m. También puede disparar munición de alto explosivo fumígena e iluminante.**




El cañón M40 de 106 mm sin retroceso tenía de hecho 105 mm: se eligió deliberadamente su nombre para distinguirlo de un arma anterior que tuvo muy poco éxito. Como toda arma sin retroceso, su funcionamiento está basado en expulsar hacia atrás una parte de los gases proyectantes para equilibrar el retroceso: aunque rayado, lanza una carga antitanque estabilizada con aletas que es muy eficaz contra los tanques modernos, aunque no es capaz de perforar el blindaje frontal de los tipos más pesados. En su utilización antitanque tiene un alcance efectivo de unos 1.200 m aunque también se suministra con una carga antipersonal del tipo convencional estabilizado por aletas, con un alcance máximo de 7.000 metros. Este arma lleva montado encima del tubo principal un fusil apuntador que dispara un proyectil explosivo especial que produce un vivo resplandor y una nube de humo, estando balísticamente adaptado al proyectil anticarro. El artillero apunta y dispara con el fusil montado sobre el tubo principal hasta que consigue un impacto, entonces dispara el cañón principal. La bomba sigue la misma trayectoria y golpea en el mismo punto que se produjo el fogonazo del fusil apuntador.

El cañón sin retroceso Carl Gustav, de 84 mm es un arma mucho más pequeña que puede dispararse sobre el hombro. Dispara una bomba con su trayectoria estabilizada con un alcance máximo eficaz de 500 metros. También puede lanzar bombas antipersonales, alto explosivo, humo y bombas iluminantes, todo lo cual hace que sea un arma de apoyo extremadamente versátil. Pesa poco más de 14 kg y puede ser llevado por un hombre durante un descenso

**Derecha: un paracaidista israelí armado con un lanzacohetes RPG-7 se dispone a la toma de una posición de la OLP en Beirut.**

**Arriba: un grupo de paracaidistas equipado con el fusil de asalto Galil, el arma que combina las funciones de la metralleta Uzi y el fusil FN, patrulla las asoladas calles de Beirut. Abajo: un paracaidista erizado de municiones se prepara a lanzar una granada de fusil.**

**Arriba: el sencillo pero tremendamente eficaz lanzacohetes RPG-7. Pese a ser un arma de fabricación soviética, los israelitas habían capturado un importante número de RPGs, poniéndolos en servicio en sus propias fuerzas. El lanzador sólo pesa 6,3 kg y puede hacer blanco hasta a 500 m. El proyectil PG-7V HEAT va equipado con un motor cohete que se dispara después del lanzamiento y produce una velocidad de 300 metros por segundo.**



en paracaidas, confiriendo a la fuerza una capacidad inmediata contra blindajes, que es eficaz en todos los casos salvo en los tanques más pesados. A finales de los años 60, las fuerzas aerotransportadas israelíes habían acumulado una gran experiencia en el combate, por lo que empezaron a reconsiderar sus necesidades de armamento. La necesidad fundamental era integrar las armas personales, para simplificar el aprovisionamiento de municiones y dar a cada soldado un arma que pudiera funcionar para defensa personal o como arma ofensiva de largo alcance. A principios de 1972 se adoptó el fusil Galil para sustituir al FN FAL y la metralleta UZI como arma personal de los paracaidistas.

El Galil es un fusil automático de calibre 5,56 mm cuyo diseño recuerda mucho a la Kalashnikov AK-47 soviética por sus principios mecánicos básicos. La experiencia israelita de la Kalashnikov en manos árabes había demostrado claramente su fiabilidad en condiciones duras. El Galil está operado por los gases, con un cerrojo giratorio y se alimenta con un cargador de 30 balas. Con un bípode y un cargador de 50 cartuchos sirve también como arma automática de pelotón. Como tiene una culata plegable, es compacto para su transporte y para el descenso en paracaídas: su capacidad de fuego automático y su corta longitud total le convierten en un buen sustituto de la metralleta. Así pues, con un arma se sustituye a dos, aunque con frecuencia las prestaciones no son las mismas que las de las dos armas sustituidas. El Uzi, con su munición de 9 mm Parabellum, tenía probablemente una mayor capacidad destructiva a corta distancia, mientras que el FN FAL de

## LA MOVILIDAD DE LOS PARACAIDISTAS

**Los paracaidistas israelitas, desplegados básicamente como punta de lanza para atacar blancos avanzados o como unidades más convencionales capaces de realizar acciones punitivas tipo comando e incursiones fronterizas, siempre dependieron grandemente de la movilidad para realizar sus misiones. En tierra han utilizado jeeps y camiones oruga M3 de la Segunda Guerra Mundial, como ocurrió en la acción de Mitla Pass durante la campaña del Sinaí de 1956 y en la batalla de Jerusalén de 1967. Más recientemente, los paracaidistas montan en transportes blindados de personal M113 suministrados por los americanos, vehículos conocidos como «zeldas». En todos los casos, los vehículos llevan instaladas ametralladoras y armas antiblindaje tal como el fusil sin retroceso de 106 mm. La creación en 1950 de un ala de transporte dentro de la fuerza aérea israelí añadió una nueva dimensión a los medios de despliegue de paracaidistas. El primer salto en paracaidas sobre Mitla Pass se produjo desde un Dakota DC-3 de surplus. Otros medios de transporte usados por los paracaidistas son el Nord Noratlas de doble cadena y el C-130 Hércules de Lockheed. Después de la guerra de 1956, la fuerza aérea israelí adquirió varios helicópteros. La primera tanda, comprada en Alemania Occidental, estaba compuesta de Sikorsky S-58. Podían transportar a 16 hombres con su equipo y fueron utilizados en la Guerra de los Seis Días durante un ataque nocturno a las posiciones egipcias de Abu Aweigila. Los S-58 fueron remplazados por los helicópteros de transporte ligero y ataque AB-205 de Bell. Para dotar a los paracas de una capacidad de transporte pesado, la fuerza aérea israelí ha encargado Super Frelons de Aérospatiale que han sido utilizados en una incursión para destruir 14 aviones de línea civiles en el aeropuerto de Beirut en diciembre de 1968. También ha adquirido Sikorskvs CH-53 a cuya versión israelí se llama Jasoor-Frigate, habiendo sido utilizados durante la invasión del Líbano en 1982.**

7,62 mm tenía una mayor distancia efectiva y un proyectil más pesado. Sin embargo, las misiones de combate encomendadas a la fuerza aerotransportada israelí, sugieren que ninguno de estos dos inconvenientes es realmente muy vital y desde luego no es suficiente para evitar la adopción del Galil.

Otro arma con el que debieron enfrentarse los israelitas fue el lanzacohetes anticarro soviético RPG-7. Se trata de un arma ligera disparada sobre el hombro con una formidable penetración de los blindajes, habiendo pocas armas occidentales equivalentes que reúnan la misma combinación favorable de peso, alcance y potencia. Como resultado de sus múltiples ofensivas triunfantes contra estados árabes provistos de armas rusas, los israelitas reunieron una considerable cantidad de estas armas, la mayoría de las cuales parece haber sido destinada al uso en las fuerzas aerotransportadas, generalmente sustituyendo al Carl Gustav sin retroceso. El arma es poco más que un tubo con una mira y pesa la mitad que un Carl Gustav. Cada cohete pesa un poco menos que la munición de 81 mm, pero aunque existe un tipo de cohete antipersonal, no se dispone de cabezas fumígenas ni iluminantes. Sin embargo lo que cuenta es su eficacia contra los blindajes, y con su capacidad de penetrar 320 mm de chapa blindada a una distancia máxima efectiva de 500 m, el RPG-7 es una adición extremadamente útil al arsenal aerotransportado.

Para potenciar el RPG-7 y sustituir el viejo mortero de 52 mm, los israelitas han adoptado una gama de granadas de fusil para usar con el Galil. La boca del fusil se diseñó con un diámetro de 22 mm y unos anillos, de modo que no es necesario colocar un lanzagranadas auxiliar en el fusil, cosa que era muy frecuente en el pasado. Las granadas van estabilizadas por aletas y llevan una cola hueca que lleva las aletas, delante de la cual va la cabeza de guerra. La cola hueca se acopla con facilidad en la boca del fusil y el usuario carga un cartucho especial que se suministra con la granada, fija en la misma una mira de plástico, apunta y dispara. Los gases generados por el cartucho especial impulsan la granada desde la boca, la mira cae y el fusil queda listo inmediatamente para lanzar otra granada o para su uso normal.

### Coloca una bomba, y tira del disparador situado en el extremo de la recámara para lanzarla

Las fuerzas aerotransportadas llevan tres tipos básicos de granadas. La AP-30 es una granada antipersonal de uso general que además es capaz de penetrar hasta 8 mm de acero, por lo que puede utilizarse contra vehículos: su alcance máximo es de 300 m. La AP-65 es más pesada, siendo otro diseño de doble propósito, capaz de perforar hasta 12 mm de acero y con un alcance máximo de 250 m. La AP-52 es exclusivamente una granada contra blindajes siendo capaz de perforar 150 mm de blindaje o un espesor aún mayor de hormigón, resultando efi-



caz contra defensas ligeras en el campo. Tiene un alcance máximo de 275 m, conservando en toda esta distancia su capacidad de penetración.
La sustitución del mortero de 52 mm por la granada de fusil sólo ha sido un éxito parcial: ha facilitado la distribución de municiones y ha conferido a los hombres la capacidad de abrir fuego a 300 m sin necesidad del apoyo de los morteros. Pero el viejo 52 mm llegaba hasta 450 m y esta pérdida de 150 metros de alcance se ha dejado sentir gravemente en algunas ocasiones. Sin embargo Soltam consiguió fabricar un arma que no sólo sustituía al mortero de 52 mm (que al fin y al cabo era un diseño de los años 30) sino que además daba a la sección aerotransportada una mayor capacidad de proyección.

Soltam fabricaba ya un mortero convencional de 62 mm que había sido adoptado por el ejército judío como arma estándar para los pelotones de infantería. Su configuración usual era: un tubo que descansaba sobre una placa base y montado sobre un bípode regulable. Disparaba una bomba de 1 kg y 3/4 hasta una distancia de 2.550 m, pero era un arma muy pesada, ya que superaba los 16,5 kg cuando estaba listo para disparar. La compañía fabricó después una versión «comando» del mortero, que es simplemente un corto tubo con una pequeña placa base, una empuñadura y un alza rudimentaria. En una acción, el soldado se limita a agarrar la empuñadura, coloca en tierra la placa base, mira a lo largo de una línea pintada sobre el tubo que le da la dirección e inclina el tubo hasta que el alza le indica que tiene el ángulo correcto para la distancia deseada. Seguidamente coloca una bomba, y tira de un disparador que hay en el extremo de la recámara del tubo, enviando la bomba hasta una distancia máxima de 900 m. Todo el arma pesa solamente seis kilos y mide 533 mm.

Sería un profeta muy osado quien intentara prever la próxima maniobra de los judíos, pero un área que obviamente requiere atención es el de las armas antiblindaje. Aunque las modernas armas anteriormente descritas son capaces, no son lo suficientemente buenas para enfrentarse al creciente número de modernos tanques soviéticos que pueden reunir los enemigos potenciales de Israel. El ejército judío, y no solamente sus unidades paracaidistas, anda a la busca de un arma anticarro capaz de enfrentarse a esta amenaza blindada. Se ha invertido un gran esfuerzo en un proyecto de misil llamado «Picket», con varias características avanzadas que incluyen un vuelo con estabilización giroscópica que facilita enormemente la puntería. Pero el proyecto no parece haber prosperado y ha sido abandonado.

Actualmente se está haciendo una gran labor de desarrollo en el sistema «B-300», un arma disparada sobre el hombro que proyecta un potente cohete hasta una distancia de 400 m. Se dice que la cabeza de combate es capaz de penetrar un espesor de 300 mm con un ángulo de impacto de 65 grados, lo que sugiere que destruirá el blindaje frontal de cualquier carro existente. El peso del arma con tres cohetes es de 16 kg y se separa para formar un paquete de menos de 750 mm de longitud.



**La alta movilidad es la clave del éxito de las operaciones paracaidistas tipo comando y los israelitas han equipado a sus fuerzas aerotransportadas con helicópteros (extremo izquierda) y transportes blindados de personal, para ser utilizados una vez que están en tierra (abajo). Sin embargo, a pesar de estos añadidos motorizados, los paracaidistas no pueden prescindir de los inconvenientes que supone el traslado con un pesado equipo (abajo izquierda). Izquierda: el nuevo sistema anticarro portátil B-300 en pruebas. Es un arma muy potente que todavía está en fase de desarrollo, siendo muy probable que se convierta en un elemento básico del arsenal paracaidista.**



## DESTRUCTORES DE PATRULLA

**Los orígenes de los destructores clase Buckley (DE) datan de la necesidad de la Royal Navy de suministrar protección a sus convoyes en la Batalla del Atlántico. Entre noviembre de 1941 y diciembre de 1942 se hicieron pedidos iniciales por un total de 300 unidades. Cuando Estados Unidos entró en la guerra, los planificadores navales de este país tuvieron que enfrentarse a la necesidad de disponer de un mayor número de buques baratos de escolta, por lo que se incrementó la producción de DEs.**

**Durante la guerra se construyeron unos 560 buques de escolta, de los 425 salieron de la grada entre abril de 1943 y abril de 1944. Había varios tipos de DEs, dependiendo de la planta propulsora que montaran. El norteamericano *England*, equipado con turbinas de vapor turboeléctricas, pertenecía a la clase Buckley. Se prestó especial atención al armamento. Al igual que sus buques hermanos, el *England* desplazaba 1.740 toneladas a plena carga y tenía una eslora de 306 pies. La potencia generada por sus dos turbinas de vapor permitía navegar al buque a velocidades de hasta 24 nudos.**

**La dotación sorprendentemente numerosa del *England* (220 hombres) vivía en incómodas condiciones y entre otras tareas tenía a su cargo el cuidado y manejo del armamento de a bordo: tres cañones sencillos de 3 pulgadas, seis sencillos de 40 mm y dos montajes dobles más cuatro simples de antiaéreos de 40 mm. El armamento antisubmarino del buque consistía en el sistema de bombas Hedgehog y varios lanzadores de cargas de profundidad.**

**Arriba: la insignia de la boina de los oficiales de la marina USA.**

# PATRULLA DE DESTRUCTORES

**En mayo de 1945, el estadounidense *England*, armado con el devastador mortero Hedgehog, hundió seis submarinos japoneses en una sola patrulla**

«Siempre habrá un "England" en la Marina de los Estados Unidos». Este mensaje de amistad enviado con ocasión de la titánica batalla por la supremacía naval en el Pacífico durante la Segunda Guerra Mundial, no dejaba de contener una cierta ironía, ya que iba firmado por el Almirante Ernest J. King, autócrata irlandés-americano. Jefe de Operaciones Navales y conocido por su anglofobia. Sin embargo en esta ocasión «Ernie» King difícilmente podría haber escatimado sus elogios, ya que el barco en cuestión, el destructor *England* (DE-635), acababa de hundir a seis submarinos japoneses en rápida sucesión, hazaña sin igual en las dos guerras mundiales.

Este notable crucero del destructor de la clase Buckley, de 1.800 toneladas, empezó el 18 de mayo de 1944, fecha en que su comandante, el Capitán de corbeta William B. Pendleton, ordenó zarpar de Purvis Bay, al sur de las Salomón. Tenía órdenes de operar junto con otros dos buques de la clase DE, el *George* y el *Raby*, en la búsqueda de los submarinos japoneses que trasladaban suministros vitales a las tropas que defendían Bougainville, una de las islas Salomón del norte. La tripulación del *England* tenía una gran aventura por delante: su nombre procedía de una enseña de reserva destruida a bordo del acorazado *Oklahoma* durante el ataque a Pearl Harbor en diciembre de 1941. Toda la dotación era además muy consciente de que el *England* sólo hacía ocho meses que había sido entregado y aún tenía que demostrar su eficacia en el combate.

A la tarde siguiente, cuando el grupo de los tres buques navegaba en línea de frente, el siempre vigilante sonarista del *England* informaba de un contacto sonar, un submarino grande que navegaba justo bajo la superficie. Sin vacilar, Pendleton ordenó pasar al ataque, disparando con el mortero Hedgehog. Momentos más tarde, las 24 bombas con espoleta de contacto describían un arco sobre la cubierta del *England*, en su salida en busca del blanco. Una segunda salva siguió inmediatamente a la primera, produciendo resultados tangibles: el sonido inconfundible de dos impactos directos. Sin embargo, a falta de una confirmación clara de haber destruido el submarino, Pendleton ordenó el lanzamiento de tres nuevas salvas. La última oleada de bombas fue seguida casi inmediatamente por tres explosiones subacuáticas. Mientras intentaban recuperar el contacto con el blanco, el *England* se vio sacudido por una masiva explosión que marcó el final del submarino japonés I-16, un monstruo de 3.685 toneladas y 356 pies de eslora, unos 50 pies más largo que el England.

Tras este temprano éxito, los tres buques viraron hacia el norte, dirigiéndose hacia el punto en el que, según se había informado a sus comandantes, se iniciaba la «línea de guardia» de submarinos enemigos que pretendían detectar y hundir los buques de superficie norteamericanos. La operación japonesa formaba parte de la ofensiva naval «A-Go» en el mar de Filipinas, encaminada a atraer a las grandes unidades navales estadounidenses hacia las aguas situadas al norte de las islas del Almirantazgo, unas 1.500 millas al norte de Purvis Bay, donde había unos 25 submarinos japoneses esperando hacer saltar una trampa potencialmente devastadora. Tan elaborados eran los planes del enemigo, que algunos de los buques llevaban esperando en la zona más de un mes.

Antes de las primeras luces del 22 de mayo, a las 03,50 horas, los tres buques se encontraban a unas 300 millas al nordeste de Manus Island, cuando se detectó por el sonar el sonido de unos motores diesel: a partir de la firma, se determinó que el ruido procedía de un submarino navegando en superficie,

**Abajo: destructor de escolta DE-635, el *England*, de servicio en las islas Salomón, unos meses después de su letal incursión en el mar de Filipinas que tan funestas consecuencias tuvo para la flota submarina nipona.**

El bajo perfil sonar del submarino RO-100 (arriba) no era una compensación para sus bajas prestaciones y su vulnerabilidad. Los 18 de su clase fueron hundidos, correspondiendo cinco al *England*. Los submarinos de la clase I-15 tuvieron algunos éxitos pero sus escasas cualidades bajo el agua le llevaron a pérdidas catastróficas.

## LAS VICTIMAS DEL *ENGLAND*

Los seis submarinos enemigos hundidos por el *England* durante el mes de mayo de 1944 pertenecían a dos clases distintas: cinco de ellos eran pequeños, del tipo RO-100, el sexto era una unidad del grupo I-15, de mucho mayor tamaño.

Los buques del tipo RO-100 se construyeron para prestar servicio en las aguas poco profundas próximas al Japón, y en consecuencia la serie tenía grandes inconvenientes en las profundas aguas del Pacífico. Su autonomía en superficie, 4040 millas a 12 nudos, y su profundidad de inmersión, 200 pies de cota de seguridad máxima le convertían en muy poco útil para la campaña naval contra la marina americana. Sólo llevaba siete torpedos, demasiados pocos para poder hacer ninguna misión de importancia, además de un cañón de 3 pulgadas montado junto a la torre. Aunque su corta eslora (200 pies), les confería un bajo perfil sonar, su falta general de cualidades hacía que fueran extremadamente vulnerables. Durante la guerra entraron en servicio dieciocho y todos fueron hundidos.

En contraste con los RO-100, los I-16 estaban construidos para operaciones de larga duración y aguas profundas. Con la respetable eslora de 356 pies, desplazaban en superficie 2.530 toneladas y 3.655 en inmersión, y eran capaces de navegar a una velocidad máxima de 23 nudos y medio. Proyectados para golpear a voluntad, tenían una autonomía en superficie de 16.155 millas. Llevaban además un armamento bastante variado: un montaje sencillo de 5,5 pulgadas, dos antiaéreos de pequeño calibre y seis tubos lanzatorpedos de 21 pulgadas. Cada submarino llevaba una tripulación de 100 hombres. La clase I-15 tuvo algunos éxitos, pero su comportamiento pobre bajo el agua y su limitada capacidad de llevar torpedos, disminuían mucho su eficacia. Del total de 20 construidos por los japoneses, sólo uno sobrevivió a la guerra.

probablemente recargando sus baterías al abrigo de la oscuridad. El grupo de buques se lanzó a la acción. Lanzándose sobre su presa, el *George* localizó al submarino con sus reflectores y disparó su Hedgehog, en el momento en que el comandante enemigo ordenaba la inmersión a toda velocidad. Aparentemente no se produjeron resultados, pero en ese momento llegó el *England* y la cosa cambió. Lanzando una salva con su propio Hedgehog, el *England* consiguió un impacto directo. Sólo petróleo y restos de naufragio marcaban ahora la húmeda sepultura del RO-106 y su dotación de 38 hombres.

Trabajando a partir de la información disponible por inteligencia, aparentemente confirmada por los dos hundimientos del *England*, el jefe táctico del grupo de unidades navales, Comandante Hamilton Hains, estimó la posición más probable de la línea de patrulla enemiga y configuró una trayectoria hacia el suroeste que llevaría a los tres buques a lo largo de dicha línea. Fue una decisión astuta que iba a incrementar la cuenta de victorias del *England* sobre la Marina Imperial Japonesa.

Por la mañana del día 23, mucho antes de que las dotaciones pudieran sentarse a desayunar, los buques se toparon con el RO-104 en el momento en que hacía inmersión. El *George* y el *Raby* atacaron en rápida sucesión pero sin resultados. Una vez más fue el *England* el que acabó con el enemigo: fue el tercer buque hundido en cinco días.

Después de despachar al RO-104, el grupo de combate continuó siguiendo la línea de patrulla enemiga, avanzando hacia el suroeste. A primera hora de la mañana del 24, menos de una semana después de que el *England* zarpara de Purvis Bay, los DEs entraron en contacto con otro submarino enemigo, posteriormente identificado como el RO-116. El contacto inicial fue establecido por el *George*, justamente en el momento en que se estaba sumergiendo para evitar al grupo de combate. En un intento desesperado por sacudirse de encima a sus perseguidores, el comandante japonés hizo descender su barco hasta 168 pies, donde el sonido recibido por el sonar se describió posteriormente como «débil». Sus maniobras no le sirvieron para nada: el *England* disparó contra la posición estimada del enemigo, lanzando las últimas bombas que le quedaban de su






## El Pacífico suroeste 1943-44

**En mayo de 1944, con los Aliados firmemente establecidos en las islas Salomón del norte, el buque americano *England* entró en acción contra los submarinos japoneses que ocupaban su posición al norte. En sólo quince días, el *England* hundió seis submarinos enemigos, incluido el gigante oceánico I-16.**



**Todas las victorias del *England* se consiguieron con el mortero de erizos Hedgehog. En la foto de la izquierda puede verse la carga de 24 pequeñas bombas en cuatro filas de seis cada una. Las bombas antisubmarinas con espoleta de contacto caían a unos 200 yardas del buque (derecha) formando una figura alrededor del blanco, con un diámetro de unos 140 pies.**

Hedgehog y consiguiendo un impacto directo y mortal. Una sorda explosión surgida de las profundidades señalaba el final del RO-116.

Con la provisión de bombas Hedgehog agotada, Hains ordenó a los DEs romper el contacto y poner rumbo a Seeadler Harbour, en la parte norte de Manus Island. El día 26, en ruta al punto de cita, el *Raby* estableció un contacto sonar con un submarino enemigo, pero no consiguió alcanzarle. También el England estableció el contacto, lanzando una mortal salva contra el RO-108, que estaba a unos 250 pies bajo la superficie. Una vez más, una sucesión de explosiones claramente audible desde la superficie anunciaba el final de otro submarino. Era la quinta victoria del *England* en ocho días, pero no era la última de sus notables hazañas.

Tras un rápido reaprovisionamiento en Seeadler Harbour, los tres buques se hicieron inmediatamente a la mar, poniendo rumbo hacia un grupo de lucha antisubmarina (ASW). Se les unió un cuarto buque DE, el *Spangler*, con lo que el grupo reforzado se dividió en dos subgrupos, uno de los cuales estaba formado por el *England* y el *Spangler* operando a las órdenes del Comandante Thorwald.

A primeras horas del 31 de mayo, uno de los destructores del grupo ASW siguió a un submarino enemigo, pero no pudo atacar, por lo que transmitió las coordenadas del blanco a los DEs. El *Raby* y el *George* se lanzaron a su persecución en las horas de oscuridad. Aunque ambos buques atacaron varias veces, no consiguieron hundir el submarino, que era el RO-105. A continuación atacaron nuevamente el *George*, el *Raby* y el *Spangler*, pero el buque japonés seguía resistiendo. En ese momento hizo su aparición el *England*. A las 07,35 lanzó una salva de Hedgehog. Fue suficiente. El RO-105 fue la sexta y última víctima del *England* en una patrulla que duró únicamente 12 días.

Los resultados conseguidos por el *England* durante su crucero de 12 días en mayo de 1944 superan todas las normas: había muchos buques cazasubmarinos que no habían conseguido nunca destruir ninguno: los que hundían alguno eran casi más la excepción que la regla. Indudablemente la calidad y la entrega de la dotación del buque influyeron mucho en las victorias logradas por el *England*, aunque es evidente que también hubo un elemento de buena suerte.

### No consiguieron descifrar los mensajes que indicaban que al menos siete submarinos enemigos habían zarpado de Truk

En relación con la patrulla del *England*, los criptoanalistas de la unidad de radio de la Flota del Pacífico, basada en Pearl Harbor, habían estado trabajando en un nuevo código japonés de cinco dígitos. Sin embargo no consiguieron descifrar los mensajes que indicaban que al menos siete submarinos enemigos habían zarpado de Truk, en las islas Carolinas, para formar una línea de guardia entre Manus y el extremo nordeste de las islas del Almirantazgo. Los americanos no habrían descubierto jamás las intenciones del enemigo de no haber sido porque un



avión de patrulla divisó al RO-104 navegando en superficie hacia su posición asignada. Fue un hecho casual que hizo posible las seis victorias del *England*.

El comandante de la flota submarina japonesa, Vicealmirante Takagi, fue informado por su propio servicio de escuchas radio de que los americanos habían descubierto al RO-104: como respuesta, desplazó la línea de patrulla unas 60 millas al sureste. Fue un error fatal. Aquí hubo finalmente un mensaje que los criptoanalistas pudieron descifrar, por lo menos en parte. Los decodificadores pudieron confeccionar una serie de mapas con coordenadas de las posiciones aproximadas de los submarinos de la línea de guardia. Esta información vital fue la que se envió al *England* y a los demás buques que zarparon de Purvis Bay el 18 de mayo.

## Dos de los kamikazes fueron abatidos, pero el tercero consiguió pasar, chocando contra el buque

El clamoroso éxito del *England* podría haber alertado a los japoneses acerca del descifrado de sus códigos. No obstante, la Flota Norteamericana del Pacífico supo apreciar cumplidamente las victorias del buque sin que el enemigo sospechara la ruptura de sus códigos. Sugiriendo que los buques se habían encontrado «casualmente» con la línea de submarinos, los japoneses se quedaron tranquilos pensando que la pérdida de los seis buques se debió únicamente a una racha de mala suerte. Esto resultaría con el tiempo una apreciación muy mala de la situación. El truco americano funcionó y fueron hundidos 17 de los 25 submarinos estimados en la zona, incluyendo los seis que hundió el *England*.

Estas victorias marcaron el punto culminante de la carrera del *England* en la Segunda Guerra Mundial. Casi un año más tarde, después de largos meses infructuosos de rutinaria patrulla antisubmarina, los DE se unieron a una poderosa armada de transportes y buques de guerra que salía de Okinawa. Los asaltos iniciales de la Operación Iceberg, el plan estadounidense para la ocupación de la isla, se produjeron el 1 de abril. El 1 de mayo el *England* fue atacado por tres bombarderos kamikazes japoneses. Dos de ellos fueron abatidos, pero el tercero consiguió llegar hasta la cubierta del barco, estrellándose contra la banda de estribor. En el momento del impacto, el avión había sido alcanzado por varios disparos y estaba envuelto en llamas. La devastadora combinación de restos incendiados y de bombas bajo el kamikaze, mató a 37 miembros de la dotación e hirió a otros 25.

A pesar de los terribles daños sufridos por el buque, los equipos contraincendios y de control de daños consiguieron mantenerlo a flote, por lo que pudo llegar con dificultad hasta Filipinas donde se le hicieron las reparaciones de emergencia. Sin embargo el buque necesitaba reparaciones profundas, por lo que se vio forzado a volver a casa, entrando en el arsenal de Filadelfia. Nada más llegar, el *England* fue sometido a una serie de transformaciones tendentes a convertirlo en un transporte rápido. Esta obra nunca se terminó. Con la rendición japonesa en septiembre de 1945, la Marina americana no tenía ya necesidad del buque. El *England* fue formalmente dado de baja en octubre y vendido al año siguiente.

A pesar de este anti-clímax del *England* en los últimos tiempos de la guerra en el Pacífico, sus logros de mayo de 1944 superaron todo lo conocido. Aunque hubo otras patrullas antisubmarinas que hundieron un mayor número de submarinos, en ningún caso se superó el récord del *England* de hundir seis buques en menos de dos semanas. Cierto es que el *England* tenía un conocimiento previo de la posición aproximada de los buques enemigos, gracias a la valiosa información proporcionada por los criptoanalistas de Pearl Harbor pero también poseían esta información los otros buques del grupo y no consiguieron hundir un solo barco. Este reiterado fracaso sugiere que, además de todo el equipamiento que montaba, fueron la habilidad, el adiestramiento y la eficacia de la dotación del *England* los que posibilitaron el sobresaliente récord de 1944. La brillante actuación del buque recibió su confirmación oficial cuando éste fue honrado por una Mención Presidencial por sus destacadas victorias de guerra.



**Abajo: envueltos en humo, los miembros de la dotación del destructor cargan munición durante un ataque kamikaze. Esto fue lo que realmente puso fin a la breve pero brillante carrera del *England*. En mayo de 1945 el buque fue atacado por tres aviones japoneses que partieron de Okinawa. Uno de ellos, aunque fue alcanzado por el fuego antiaéreo consiguió penetrar la cortina y caer sobre la banda de estribor del buque causando grandes daños, incluido un enorme incendio. En total resultaron 37 muertos más 25 heridos. Los equipos de control de daños trabajaron para contener el desastre y consiguieron mantener el buque a flote. Los heridos fueron trasladados a otros buques y —todavía incendiado— el *England* fue remolcado hasta las Filipinas. Después de unas reparaciones de emergencia, el buque regresó a los Estados Unidos donde iba a ser transformado en un transporte de alta velocidad. Pero este trabajo nunca se completó. Antes de los tres meses se acabó la guerra y el *England* no volvió al servicio activo. Pero este triste final no disminuye en nada la gloria del *England* y su dotación, ni su récord todavía inigualado por buque de guerra alguno de la marina americana.**



Abajo: un miembro del personal de tierra del 85.° Escuadrón revisa la cubierta de un motor de un caza Mosquito. Izquierda: un equipo devastador: John «Ojos de gato» Cunningham (arriba) y su navegante de radio C. F. Jimmy Rawnsley (abajo). Cunningham dio buena cuenta de unos 30 aviones alemanes durante la II Guerra Mundial.

# HALCONES NOCTURNOS

**Cuando riadas de bombarderos alemanes amenazaban con arrasar Londres, los pilotos del 85.° Escuadrón de cazas nocturnos se elevaron para emprender el duelo**

En la noche del 17 a 18 de enero de 1943, la Luftwaffe envió 118 bombarderos contra Londres en represalia por una incursión de los bombarderos de la RAF sobre Berlín. Era el mayor ataque contra la capital británica desde mayo de 1941 y era el precursor de un aumento de la actividad nocturna de bombardeos de la Luftwaffe que culminaría en la «Baby Blitz» entre enero y mayo de 1944: 4 incursores fueron derribados por los defensores, el único éxito fue para un caza Mosquito del 85.° Escuadrón. Aunque esta unidad, con base en RAF Hunsdon, en Essex, había estado pilotando el Mosquito NF Mk IIs desde el mes de agosto anterior, ésta fue su 1.ª victoria nocturna confirmada con el nuevo caza nocturno. Sin embargo, el escuadrón pronto iba a superar este inicio lento y el 28 de enero el jefe de escuadrilla John Cunningham, uno de los mejores pilotos de caza nocturno, tomaría el mando de la unidad. Los bombarderos nocturnos eran un blanco escurridizo, y las victorias, difíciles. Por lo tanto, hasta enero de 1944 el tanteo del escuadrón alcanzó los 200 derribos.

Cunningham y C. F. Jimmy Rawnsley, su navegante de radio regular (como se llamaba a los operadores de radar de los cazas nocturnos) estaban en acción cuando, en la noche del 3 a 4 de marzo, más de 100 bombarderos alemanes de nuevo hicieron una incursión sobre Londres. Rawnsley recordaba así el principio de la caza: «Las sirenas aullaban y los cañones en el estuario ya atronaban el aire cuando corrimos a nuestros aviones. Los Mosquitos salían despedidos por la pista pegados unos a otros. Nos metimos en la riada y saltamos al aire». Rawnsley pronto estableció contacto con un bombardero enemigo por radar y Cunningham llevó el Mosquito a una posición detrás y debajo de un Dornier Do 217. Sin embargo, al intentar derribarlo, Cunningham se dio cuenta que sus cañones no disparaban. Se descubrió, de vuelta a la base, que la conducción eléctrica del solenoide de disparo había sido desconectada accidentalmente durante la revisión. Este fracaso fue tanto más frustrante dado que Cunningham y Rawnsley era la única tripulación del 85.° Escuadrón que hizo contacto con un bombardero Luftwaffe aquella noche.

Más tarde, en marzo de 1943, Oberst Dietrich Peltz fue nombrado Angrüffsführer England (Comandante de Ataque a Inglaterra) y empezó a aumentar sus fuerzas de bombarderos. En enero de 1943, unos 120 Do 217 y Junkers Ju 885 estaban disponibles para el ataque a Gran Bretaña, de noche. Un año más tarde, Peltz podía disponer de 500 bombarderos nocturnos, incluyendo a los Ju 188 Folke Wulf Fw 190, los Messerschmits Me 410 y los He 177 de 2 motores. Los cazas nocturnos de la RAF también mejoraron su eficacia. El 85.° Escuadrón empezó a pilotar el primer Mosquito NF Mk XII mejorado en marzo, y Cunningham estaba lleno de entusiasmo con el nuevo caza. Su mayor innovación era su radar AI Mk VIII, un aparato centimétrico con un disco de scanner colocado debajo de un globo en el morro del avión. Esta instalación necesitaba una reducción en el armamento de 4 ametralladoras de 7,62 mm y 4 de 20 mm montadas en el morro del Mosquito NF Mk II, a sólo 4. Sin embargo, todos estaban de acuerdo que la actuación del nuevo radar compensaba con creces esta pérdida. Por aquel tiempo, el 85.° Escuadrón, con los cazas de gran altura Mosquito NF Mk XV fueron desarrollados para enfrentarse a los aviones de reconocimiento Ju 86P de la Luftwaffe. En vez de incorporar estos cazas especializados en la organización normal del escuadrón, se formó un 3.er grupo (Vuelo C) dentro del escuadrón para operaciones a gran altura. La actuación del Mosquito NF Mk XV era impresionante; por ejemplo, el 10 de abril, el Teniente de vuelo Nigel Nunting subió a una altura de 12.350 metros. Sin embargo, ningún avión de reconocimiento a gran altura fue encontrado, y por lo tanto el grupo C fue dedicado a pruebas. La primera intercepción nocturna con éxito de un Mosquito NF Mk XII fue el 14/15 abril por el oficial al mando del «grupo A», Peter Green. Fue una noche atareada para el 85.° Escuadrón, con 12 salidas contra incursores sobre la costa Este. Poco después de la victoria de Green, un 2.° bombardero alemán cayó bajo los disparos del Teniente Geoff Howitt. Estas 2



víctimas eran Do 217, un blanco relativamente fácil para la magnífica actuación del Mosquito. Un enemigo mucho más formidable hizo su aparición dos noches más tarde, cuando los Fw K90A del Schneill-kampfgeschwader entraron en operaciones contra Gran Bretaña. Sin embargo, cuando estaba cargado con una bomba pesada (de 250 kg o 500 kg) y dos depósitos desechables bajo las alas, la actuación del Fw 190 se limitaba lo bastante para ser interceptado por un caza nocturno Mosquito, una meta realista pero nada fácil.

## El escuadrón se despidió de su antiguo campo de aviación con una demostración improvisada de vuelo raso

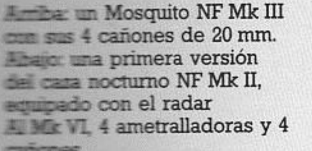
Para poder mejorar las oportunidades del 85.º Escuadrón de interceptar los incursores nocturnos y en particular los Fw 190 destinados a volar sobre Londres, se trasladó la unidad desde Hunsdon a West Mailing, en Kent, el 13 de mayo. El escuadrón se despidió de su antigua base, con una demostración improvisada de vuelo rasante, en la forma tradicional. West Mailing, rodeado por el campo «lleno y brillando con flores de frutales en primavera» era un aeródromo de césped con un trazado Somerfield (tela metálica) colocada para formar la pista de despegue principal.

En la noche del 16 a 17 de mayo, el 85.º Escuadrón consiguió infligir una derrota importante a los incursores Fw. El Jefe de Escuadrón Green y su navegante Sg. A. R. Grimstone estaban de patrulla sobre el Canal a 3.000 m cuando consiguieron un contacto de radar. A una distancia de 3.000 m pudieron identificarlo como un Fw 190 y Green se acercó a unos 90 m antes de abrir fuego. El avión enemigo estalló con una explosión roja, teniendo que picar el Mosquito rápidamente para esquivar los restos en llamas. Un segundo Fw 190 fue interceptado por el Teniente Howitt, y fue derribado. El Oficial Bernard Thwaites tuvo aún más éxito, con una victoria segura y otra probable. Un 5.º Fw 190 cayó derribado por el Oficial J. D. Shaw cuyo Mosquito regresó cubierto de hollín por la explosión del avión enemigo. La victoria de Green fue celebrada como el primer Fw 190 destruido de noche sobre Gran Bretaña y la ocasión se conmemoró con la entrega de un Mosquito de plata al escuadrón del Jefe M. H. Bradshaw-Jones, el controlador mayor de Hunsdon.

Más tarde, en mayo, dos Fw 190 fueron derribados, siendo los pilotos J. P. M. Lintott y el Jefe de Escuadrón Edward Crew. El oficial al mando del grupo B, Lintott y su navegante piloto G. G. Gilling-Lax, entraron de nuevo en acción en la noche del 29 a 30 de mayo, interceptando a un Ju 88 a 6.000 m sobre Lewes. Atacando desde abajo y por detrás, Lintott consiguió alcanzar el motor de estribor del bombardero enemigo y su ala comenzó a incendiarse. El Ju 88 entró en picado y su tripulación saltó fuera. Fue la primera unidad de esta variante del Ju 88 derribado sobre Gran Bretaña. Sin embargo, la carrera llena de promesas de Lintott y Gilling-Lax terminó prematuramente cuando el 9 de julio, al interceptar un Do 217 cerca de Maidstone, tanto el bombardero alemán como el Mosquito cayeron destruidos. Se pensó que el caza de la RAF había sido dañado por fragmentos de su víctima o había sufrido un fallo estructural debido a la vibración del fuego de sus cañones.

## «John rozó el gatillo y sus cañones dieron un sonido corto»

Cunningham logró su 1.ª victoria con el Mosquito durante la noche del 13 a 14 de junio. Su total de victorias se elevó a 17. Rawnsley recordó el derribo: «Habíamos salido de patrulla justo antes de medianoche y estábamos yendo y viniendo por el Canal cerca de Dungeness a 6.900 m, cuando "Skyblue" nos avisó que había un cliente rápido en camino. El controlador midió nuestros rumbos convergentes con precisión y el "blip" saltó sobre mi tubo de rayos catódicos a sólo milla y media delante y bastante debajo de nosotros. No tenía miedo a errar el disparo, sino a que nos sobrepasaran. John aceleró sus motores mientras que yo di una vuelta en picado y bajamos a toda mecha tras el invasor.



Arriba: un Mosquito NF Mk III con sus 4 cañones de 20 mm. Abajo: una primera versión del caza nocturno NF Mk II, equipado con el radar AI Mk VI, 4 ametralladoras y 4 cañones.




## CAZANDO DE DIA Y DE NOCHE

**Formado en Upavon el 1 de agosto de 1917, el 85.° Escuadrón luchó en las fases finales de la I Guerra Mundial, llevando a cabo ataques y batidas en el Frente Oeste. El Escuadrón se quedó en el continente hasta principios de 1918, cuando fue disuelto. Creado de nuevo en Debden el 1 de junio de 1938, el Escuadrón pilotó Hurricanes sobre Francia y los Países Bajos hasta que grandes pérdidas le obligaron a regresar a Inglaterra, donde la unidad estuvo inactiva hasta mayo de 1940. Durante los siguientes meses, el 85.° Escuadrón fue reequipado y empezó a volar durante salidas nocturnas sobre el sur de Inglaterra, apuntándose 44 derribos en agosto. Durante 1941, el escuadrón llevó a cabo salidas nocturnas pilotando Hurricanes, Defiants y Havocs hasta agosto del 1942, cuando llegaron los primeros Mosquitos. Realizando misiones a gran altura sobre Europa, el tanteo de derribos de la unidad subía gradualmente hasta alcanzar 200 en enero de 1944. Mientras que la ofensiva de bombarderos de la RAF aumentaba contra Europa ocupada, el 85.° Escuadrón fue colocado bajo el mando de la Unidad de Bombarderos para pilotar misiones de apoyo a los bombarderos e incursiones a baja altura. Con el final de la II Guerra Mundial, el Escuadrón formó parte de la fuerza de cazas nocturnos de la RAF hasta su licenciamiento en noviembre de 1958.**

**Arriba: la insignia del 85.° Escuadrón con el lema: «Cazamos de noche y de día».**

El alcance se redujo muy lentamente y el «blip» estaba firme como una roca. Este ha de ser uno nuevo, pensé, uno de aquellos tipos de «nunca me cogerán a esta velocidad» que yo deseaba encontrar. Lo único que me preocupaba ahora eran los reflectores. ¡Ojalá nos dejaran solos!

El otro avión continuaba, atento a llegar a Londres y sin la menor señal de luz para quebrar el terciopelo suave de la noche. Y durante todo el tiempo estábamos acercándonos...

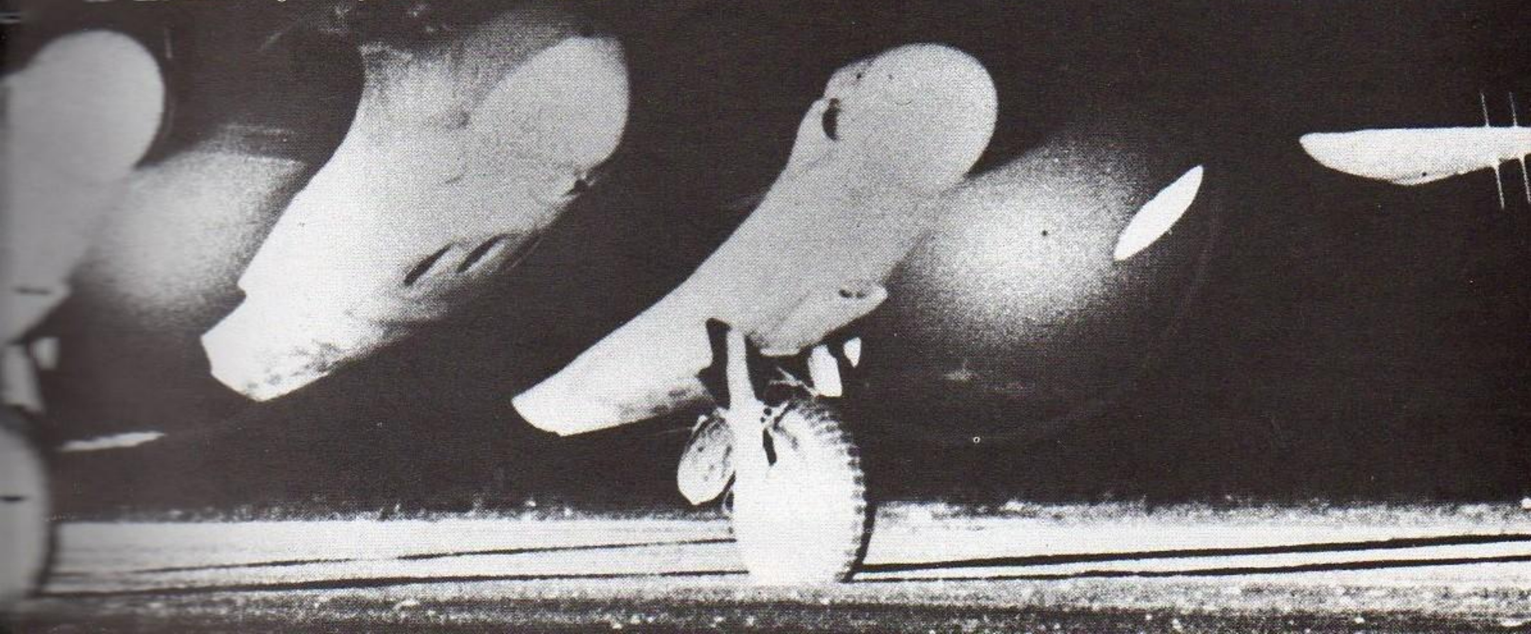
En ese momento, John vio al otro avión contra una nube. Levanté la vista de mi Alset: no cabía duda sobre lo que perseguíamos. Era un Fw 190, sin error posible. El único tubo de escape brillaba debajo del fuselaje, las alas cortas y rectas aún tenían los depósitos desechables colgando, con la bomba grande y lisa adherida tenazmente al vientre.

John tocó brevemente el gatillo y sus cañones dieron un corto ladrido. El avión enemigo se encabritó sobre su cola, dando una vuelta y cayendo en picado. Todo ocurrió a una velocidad increíble. De pie y pegando la cara a la ventana, vi como la llama del escape disminuía, mientras que el avión se precipitaba a tierra».

El Messerschmitt Me-410, de 2 motores, había empezado a operar sobre Gran Bretaña en junio, y el 85.º Escuadrón logró el primer éxito de la RAF contra este bombardero-caza de 2 motores en la noche del 13 al 14 de julio. Se detectó al invasor volando sobre Dover y hacia el Norte. El Teniente Bunting fue orientado hacia una intercepción sobre la costa Este y avistó el resplandor de los tubos de escape del motor del Me 410 a una distancia de 2,5 kilómetros. Elevándose a toda potencia, persiguió al avión enemigo durante 15 minutos antes de poder llegar a una distancia de 180 m. Entonces, Bunting disparó al avión enemigo dos salvas de 2 segundos y lo vio volverse de espalda y caer verticalmente. Chocó contra el mar a 9 km de Felixstone. Otros 3 Me 410 fueron derribados por el 85.º Escuadrón durante las siguientes 6 semanas y durante un tiempo se emplearon estos aviones como incursores, que atacaban a los bombarderos de la RAF, de vuelta a casa y a sus bases. Los Fw 190 también fueron muy activos durante los últimos meses del verano. Cunningham logró uno en la noche del 23 al 24 de agosto y un 2.º en la noche del 8 al 9 de septiembre (cuando Thwaites también derribó dos 190). En una ocasión posterior, el Mosquito de Cunningham fue alcanzado por fragmentos y volvió a la base con un motor.

Octubre de 1943 fue un mes muy atareado para

**Arriba: uno de los Mosquitos del 85.º Escuadrón. Este avión, un NF Mk XII llegó a la unidad en 1943 y fue acreditado con la destrucción de un JU 188 en la noche del 29/30 mayo de aquel año. Abajo: cogido en la luz etérea de un reflector, un Mosquito sale lentamente por una pista, dispuesto a despegar para una misión sobre la Europa ocupada. Izquierda: detalle interior de un Mosquito enseñando la pantalla de radar del navegante de radio, que se emplea para buscar a los aviones enemigos de noche. A pesar de lo avanzado del equipo del caza, muchos derribos dependían de la habilidad y juicio de las tripulaciones de los aviones.**



## AS DE CAZA NOCTURNA

John Cunningham nació el 17 de julio de 1917 en Addington, en Surrey. Entró en la Compañía Havilland en 1935 como aprendiz mecánico y se entrenó como piloto con los «pilotos del fin de semana» del 604.° Escuadrón (Condado de Middlesex) de la Fuerza Aérea Auxiliar. Al estallar la guerra en septiembre de 1939, los cazas de 2 motores Mk If Blenheim Bristol fueron enviados a tareas de patrullas de convoy, y Cunningham llevó a cabo este trabajo monótono hasta junio de 1940. El 604.° Escuadrón empezó a entrenarse en su papel de caza nocturno, recibiendo los primeros Bristol Beaufighters en septiembre de 1940. Cunningham logró la 1.ª victoria nocturna de su escuadrón con este avión y en enero de 1941, a raíz de su 3.ª victoria, fue condecorado con la DFC. Ya en abril de 1941, Cunningham había logrado 10 victorias, 3 de ellas aviones derribados en la noche del 15 de abril y fue condecorado con la DSO. En agosto, Cunningham fue ascendido a jefe de escuadrilla y recibió el mando del 604.° Escuadrón. Como piloto más experimentado y con más éxitos entre los de caza nocturna británico, se ocupó del desarrollo del nuevo equipo y tácticas, así como de las operaciones de vuelo. En junio de 1942, cuando había logrado 16 victorias, recibió un destino en Personal como descanso. Durante su período al mando del 85.° Escuadrón, añadió 4 victorias más a su total, que era el 2.° número mayor para un piloto de Caza nocturno de la RAF. Después de la guerra, Cunningham regresó a De Havillands, llegando a ser el piloto de pruebas e jefe de la empresa.

el Escuadrón que logró 10 victorias durante aquel período. Uno de las más notables la logró el jefe de Escuadrón Bill Maguire, un hombre de aspecto jovial y próspero que había sido instructor y era un buen piloto que hacía poco había asumido el mando del grupo A, en lugar de Green. En la noche del 7 al 8 de octubre, fue orientado hacia la intercepción de un Me 410 y se acercó a una distancia de 600 m. Según palabras de un informe oficial:

«Un violento combate cuerpo a cuerpo tuvo lugar con el avión enemigo, que parecía querer alcanzar la cola del Mosquito. Después de varios minutos, Maguire logró varios disparos a babor del fuselaje y sobre el ala izquierda».

El Me bajó y se perdió de vista en una nube pero Maguire pudo dispararle de nuevo. Otra tripulación del 85.° Escuadrón vio caer al mar el avión cerca de Hastings. Este combate sugirió que los alemanes habían introducido recientemente unos radares en la cola de sus bombarderos; al interrogar a los prisioneros de guerra se supo que los alemanes iban pronto a emplear Duppel (tiras de metal que reflejaba el radar como la «ventana» de la RAF) para entorpecer los radares británicos. Esto hizo cada vez más difícil la tarea de los cazas nocturnos de la RAF durante el invierno de 1943 a 1944.

Una respuesta al uso del Duppel por la Luftwaffe fue la introdución del radar americano SCR 720 (conocido por la RAF como el Al Mk X) que era menos propenso a averiarse que el Al Mk VIII. El nuevo equipo fue montado en el Mosquito NF Mk XVII, que empezaba a llegar al 85.° Escuadrón en noviembre. A primera vista, el radar americano era una pieza compleja e imponente. Rawnsley recordaba:

«Mi primera impresión del nuevo Al Mark X fue que tendríamos que engendrar una nueva raza de navegantes para manejarlo. Tendrían que ser hombres con tres o más manos para poder dominar esta cosa que estaba erizada de controles por todas partes».

Sin embargo, la experiencia pronto demostró que muchos de estos controles, una vez en posición, podrían funcionar solos. Un problema mucho más serio era que el Mosquito sólo tenía una ligera ventaja en su actuación sobre el Me 410. Una solución a esta desventaja era montar en los Mosquitos un sistema de inyección de óxido nitroso para mejorar la actuación durante períodos cortos.



Derecha: Cunningham (izquierda) examina el nuevo emblema de su escuadrón durante un desfile en 1944. El emblema incluye el hexágono blanco que llevaba la unidad durante la II Guerra Mundial.



Arriba: las personalidades del 85.° Escuadrón y la mascota de la unidad posan para la cámara. De izquierda a derecha: Cunningham, Teniente de vuelo T. J. Molony, Jefe de Escuadrón W. P. Green y Jefe de Escuadrón E. a. Crew. Abajo: uno de los Hawk Hurricane del escuadrón de cazas nocturnos en acción.

Fue cuando Cunningham pilotaba uno de estos Mosquitos modificados como consiguió su 20.° victoria en la noche del 2 al 3 de enero de 1944. El Me 41ɩ había dejado caer sus bombas y regresaba hacia Francia, cuando Cunningham recibió orden de interceptarle. Rawnsley, con su radar, hizo contacto con el avión enemigo a una distancia de dos kilómetros; pero según el Mosquito se acercaba, el Me 410 empezó una evasión rápida. Cunningham encendió el sistema de inyección de óxido nitroso y Rawsley sintió como el Mosquito aceleraba. Esta ventaja les permitió quedarse en contacto con el Me 410, que finalmente derribaron sobre Le Touquet.

En febrero de 1944, Cunningham fue ascendido a Capitán de Grupo y entregó el mando del 85.° Escuadrón al jefe de Escuadrilla C. M. Miller. Durante los 14 meses llenos de acontecimientos que el escuadrón pasó bajo el mando de Cunningham, obtuvo un total de 48 victorias, con mucho el número más alto de cualquier escuadrón de cazas nocturnos del Mando de Caza de la RAF.

**Piloto del 85.° Escuadrón de 1943.**

El jefe de escuadrilla, Cunningham lleva un mono de vuelo negro, una bufanda de seda y zapatos negros, un casco de cuero de aviador y una máscara de oxígeno en la mano.



# SUPERVIVIENTE DE ACERO

## CORTINA DE FUEGO

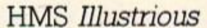
A finales de 1940, la formación de bombarderos en picado, el Fliegerkorps X fue trasladado desde Noruega al Mediterráneo y el 10 de enero de 1941, se estrenó contra la Flota Británica del Mediterráneo. Poco después de mediodía, una fuerza de 36 Stukas JU 87 y JU 88 aparecieron encima de los escoltas de un convoy aliado rumbo al este, volando a 9.000 m. Mientras que 6 aviones se destacaron para atacar a los acorazados *HMS WARSPITE* y *HMS VALIANT*, el grueso de los 30 aviones se dirigió en línea recta hacia el *ILLUSTRIOUS*.

Los alemanes eran muy hábiles en esquivar las defensas del portaviones y su bombardeo fue muy preciso. Una plataforma de cañones delantera fue arrasada, otra bomba dio en la proa del buque, una 3.ª desplazó otra plataforma de cañones. Una bomba destruyó un avión mientras subía por el elevador trasero, mientras que otra penetró en el hangar cerrado. El elevador delantero fue alcanzado y el mecanismo de dirección fue seriamente dañado. Sólo entonces los aviones Fulmar del *ILLUSTRIOUS* consiguieron rechazar el ataque.

Entonces, gobernando el barco con los motores y con incendios parciales debajo de la cubierta de aterrizaje, el *ILLUSTRIOUS* se dirigió hacia Malta.

Aunque el *ILLUSTRIOUS* fue sólo temporalmente dañado por el ataque, es problable que cualquier otro portaviones británico de los antiguos hubiera sido hundido. Había sufrido 6 disparos directos con bombas de 1.000 toneladas; sin embargo, su blindaje pesado y sus magníficos equipos contra incendios le salvaron del desastre. La decisión de sacrificar el espacio para hangares por un blindaje pesado resultó plenamente justificada.

Abajo: HMS *Illustrious* enmarcado por los poderosos cañones de un crucero de escolta. Derecha: el *Illustrious* recibe un terrible castigo durante su primer ataque cerca de Malta. Extremo derecha: visto desde la popa de la cubierta de aterrizaje del portaaviones, el acorazado HMS *Valiant* prueba sus cañones. Recuadro: el Comandante del *Illustrious*, Capitán C. E. Lambe.



## HMS *Illustrious*

**Los portaaviones de la Marina Real, a finales de 1930, sólo incluían 2 que habían sido diseñados para su tarea específica. El HMS *Hermes*, botado en 1919, y el HMS *Ark Royal*, botado en 1937. Los otros cinco portaaviones eran reconversiones de buques de la I Guerra Mundial y se volvían obsoletos rápidamente. Al ver la amenaza de guerra con Alemania en 1937, Gran Bretaña encargó dos nuevos portaaviones llamados HMS *Illustrious* y HMS *Victorious*, como refuerzos para su flota de portaaviones, y otros dos, HMS *Formitable* e *Indomitable*, fueron encargados el mismo año. Mientras que su diseño era, en líneas generales, igual que el del *Ark Royal*, la decisión de blindarlos lo mismo que los grandes acorazados provocó una notable reducción en la eslora y capacidad de hangares, ya que su desplazamiento máximo estaba limitado por un tratado internacional.**

**Aunque el *Illustrious* fue botado el 5 de abril de 1939, una escasez de blindaje retrasó su salida del astillero de la Vickers-Armstrong en Barrow hasta el año siguiente. Tenía su cubierta de aterrizaje la misma longitud y una superestructura mayor, su armamento principal eran sus 16 cañones de 11,25 cm montados en 8 torres a cada lado y debajo de la cubierta de aterrizaje, mientras que sus armas antiaéreas consistían en 48 cañones de 20 mm y 38 cañones de 20 mm. Se movía con 3 turbinas de engranaje de árbol y conseguía 31 nudos en alta mar. El hangar blindado y el diseño del *Illustrious* restringía su capacidad a 36 aviones. Los tipos de aviones variaron durante la guerra y durante su carrera, llevó aviones Fulmars, Swordfish y Barracudas, Grumman Martlets y TBF Avengers, Supermarine Spitefires y Vought F4U Corsairs.**

**En enero de 1944,el HMS *Illustrious*, el primer portaaviones blindado del mundo, navegó hacia el Pacífico, donde la Flota Británica del Este le esperaba para unirse a la cruenta batalla contra los japoneses**

Cuando el portaaviones HMS *Illustrious* salió de Greenock en enero de 1944, camino de Gibraltar, era ya uno de los buques más famosos de la Marina Real. Había asestado un duro golpe a la flota italiana en Tarento en noviembre de 1940, y luego había sido terriblemente dañado por el Fliegerkorps X, cerca de Malta. Después de una larga reconstrucción en los Estados Unidos, había tomado parte en los aterrizajes en Madagascar y Salerno. Entonces fue modificado para permitir operaciones con el nuevo Vought F4U I B Corsair II.

Mientras se desarrollaban las modificaciones, en el Clyde en noviembre de 1943, un nuevo grupo aéreo fue asignado a los cazas y aviones de ataque recién organizados en escuadrillas, al estilo de la Marina de los Estados Unidos. Cada escuadrilla estaba al mando de un oficial con experiencia, responsable de su preparación táctica, entrenamiento y eficacia de combate, mientras que cada oficial de escuadrón conservaba la responsabilidad de su unidad. A finales de diciembre, la 21.ª Escuadrilla de Reconocimiento de Bombarderos Torpederos que comprendía una docena de Fairey Barracudas del 810.° Escuadrón y otros 9 del 847.° Escuadrón había sido engrosada por la 15.ª Escuadrilla de Caza Naval que comprendía 28 Corsairs de los 1.830.° y 1.833.° Escuadrones. El *Illustrious* llegó a Trincomalee, Ceilán (ahora Sri Lanka) el 31 de enero de 1944, donde le esperaba la Flota Británica del Este. Su grupo aéreo fue un refuerzo importante y el 8 de marzo salió para su primera operación, una búsqueda de cruceros japoneses en el Océano Indico. Ningún rastro fue encontrado, ya que los cruceros habían regresado ya a Singapur, pero esto dio al portaaviones una oportunidad muy útil para ejercitarse con la flota. El 21 de marzo, el *Illustrious* se encontró con el famoso portaaviones *USA USS Saratoga*, dando a las tripulaciones de la Rama Aérea de la Flota (FAA) una oportunidad de saber algo sobre la doctrina de portaaviones americanos.

La operación Cockpit, un ataque de portaaviones contra la isla de Sabang, en la punta norte de Sumatra, empezó el 16 de abril de 1944, cuando 27 buques de guerra aliados salieron de Trincomalee. Los japoneses habían establecido una pequeña base con instalaciones de suministro y almacén en Sabang, y ése era el objetivo. El 19 de abril, un ataque con 17 bombarderos-torpedos Barracuda de la FAA y 13 Corsairs de escolta, acompañados por 29 Grumman Avengers y Douglas Dauntless americanos, escoltados por un total de 32 Grumman Hellcats, sobrevoló el puerto. La fuerza de ataque del *Saratoga* atacó el pequeño número de barcos en el puerto mientras que los Barracudas dejaron caer bombas de 250 y 125 kg sobre las instalaciones de tierra. No hubo ninguna oposición de los cazas y todos los aviones regresaron a salvo a sus portaaviones pero fue una incursión algo desilusionante.

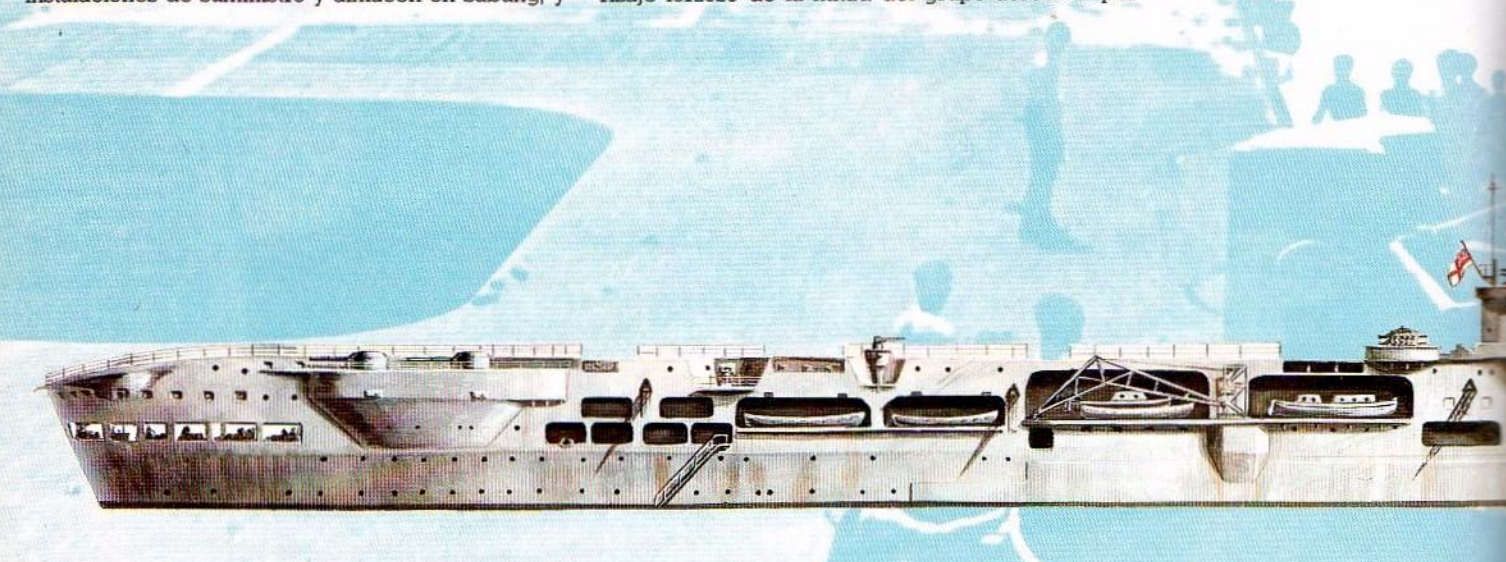
Para el siguiente ataque a las refinerías de petróleo en Soerabaja, en Java, se cambió a los lentos y torpes Barracudas por bombarderos-torpederos Avenger de los escuadrones 832.° y 851.°. Los Barracudas para baja altura no podían cubrir las 240 millas hasta Soerabaja y sobrevolar las montañas de 3.000 m en Java central, ni tampoco sería fácil para los portaaviones dar en un blanco a 1.800 millas de Trincomalee, y hubo que navegar primero al Golfo de Exmouth en Australia. Los destructores de escolta tenían que repostar allí antes del ataque, y de nuevo, camino de casa.

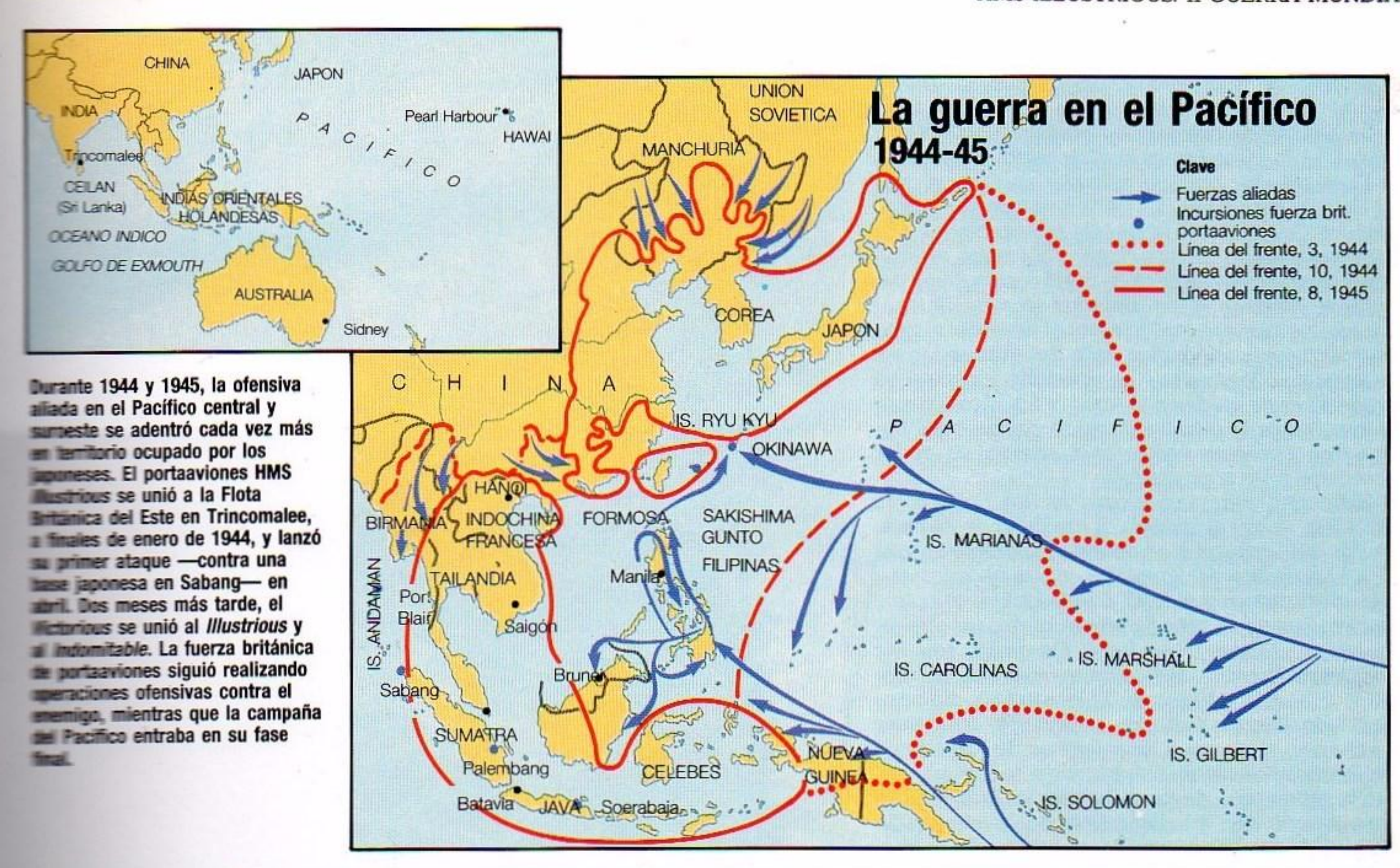
El ataque a Soerabaja el 17 de mayo sólo tuvo un éxito parcial. El *Illustrious* lanzó 18 bombarderos pero dos cayeron poco después. Aunque ninguno de los aviones supervivientes encontró cazas enemigos, había otra vez pocos blancos en el puerto. Tampoco el ataque americano consiguió disparos significativos en la refinería de petróleo.

**Puesto que 18 de los aviones necesitaban aterrizar con urgencia, había el grave riesgo de un accidente en la cubierta de aterrizaje**

Cuando el *Saratoga* regresó a Pearl Harbor, se hizo más obvio la debilidad del pequeño grupo aéreo del *Illustrious*. Su complemento normal de 21 aviones de ataque y 28 cazas le permitía montar un ataque o proporcionar defensa aérea para la Flota del Este, pero no ambos. Cuando montó un sólo ataque contra Port Blair en las Islas Andaman, el 21 de junio, hubo que emplear 15 Barracudas y 23 Corsairs para ametrallar el campo aéreo y hundir un pequeño avión. Era arriesgado recobrar los aviones que se quedaban atrás, ya que habían estado volando en patrulla hasta el último minuto. Puesto que estos aviones necesitaban aterrizar con urgencia, había un riesgo serio de accidentes en la cubierta de aterrizaje, causando un retraso que supuso hacer un amerizaje forzoso de la mitad del grupo aéreo. El por-

Fondo: el *Illustrious* atraviesa mar gruesa en su camino hacia su siguiente zona de operaciones contra los japoneses en el Pacífico. El elevador delantero de aviones ha sido bajado hasta el hangar blindado debajo de la cubierta de aterrizaje.






**Durante 1944 y 1945, la ofensiva aliada en el Pacífico central y sureste se adentró cada vez más en territorio ocupado por los japoneses. El portaaviones HMS *Illustrious* se unió a la Flota Británica del Este en Trincomalee, a finales de enero de 1944, y lanzó su primer ataque —contra una base japonesa en Sabang— en abril. Dos meses más tarde, el *Victorious* se unió al *Illustrious* y al *Indomitable*. La fuerza británica de portaaviones siguió realizando operaciones ofensivas contra el enemigo, mientras que la campaña del Pacífico entraba en su fase final.**

Abajo: el perfil orgulloso del *Illustrious*. Aunque su desplazamiento de 23.000 Tn superaba el de 22.000 Tn del *Ark Royal*, la inclusión de 5.000 Tn de blindaje supuso la pérdida de casi 15 m en la eslora. El blindaje principal en la línea de flotación y los costados del hangar era de 11,25 cm de grosor.

## FORTALEZA DE ACERO

En 1936, Gran Bretaña reconoció por fin que un programa de rearme era inevitable y autorizó el mayor programa de construcción naval desde la I Guerra Mundial: 2 acorazados, 2 portaviones y 7 cruceros.

Los portaviones, que se llamarían *Illustrious* y *Victorious*, fueron al principio diseñados como dos copias del *Ark Royal*, pero ligeramente mayores para conseguir un desplazamiento de 23.000 Tn, el máximo permitido por los Tratados de desarme internacionales. Entonces, el Administrador de la Marina, Sir Reginald Henderson, propuso que el blindaje ligero que figuraba en el diseño del *Ark Royal* fuera transformado en pesado. Los nuevos portaviones iban a tener una «caja» blindada incorporada que cubriría la cubierta de aterrizaje y los costados del hangar, para proteger los aviones igual que el barco.

Teniendo en cuenta el límite de desplazamiento de 23.000 Tn, el tremendo peso superior del blindaje soportado muy por encima de la línea de flotación significaba que había que suprimir un hangar completo, reduciendo el complemento de aviones del barco desde los 72 del *Ark Royal* a sólo 36. Esta reducción importante en la capacidad de aviones fue también debida a la insistencia de la Marina en que hubiera un hangar cerrado para reducir el daño causado por incendios y explosiones de escapes de combustible.

Aunque las propuestas de Henderson crearon sin duda un barco más seguro, muchos pensaron que se había excedido en sus precauciones, ya que los americanos y los japoneses estaban construyendo portaviones con grupos de hasta 90 aviones. Sin embargo, el ataque de la Luftwaffe al *Illustrious* cerca de Malta, el 10 de enero de 1941, confirmó sus prioridades doblemente. Primero, los Stukas demostraron que podían superar con creces la capacidad de los Fulmars Fairey británicos, subrayando la vulnerabilidad del barco. Segundo, el blindaje pesado demostró su valía al soportar el terrible ataque de los bombardeos en picado de los alemanes.

taaviones estaba dentro del alcance de los campos aéreos de los japoneses, y sólo fue cosa de suerte que la operación no terminase en un desastre total.

La llegada de dos buques gemelos, HMS *Victorious* y el *Indomitable*, al final de junio, supuso que la Flota del Este pudiera reanudar la ofensiva, y el 25 de julio los acorazados de la flota bombardearon Sabang. Dejando a los Corsairs para proteger a la flota y neutralizar los aeródromos cercanos, el *Illustrious* desplegó su escuadrilla de 15 cazas en una patrulla de combate aéreo sobre los acorazados, localizando los blancos que fallaban y llevando a cabo reconocimiento fotográfico para determinar los resultados del bombardeo. La oposición japonesa no apareció hasta mediada la tarde y fue rápidamente eliminada por la patrulla aérea de combate del buque. Los japoneses perdieron 4 aviones, sin poder acercarse a los acorazados.

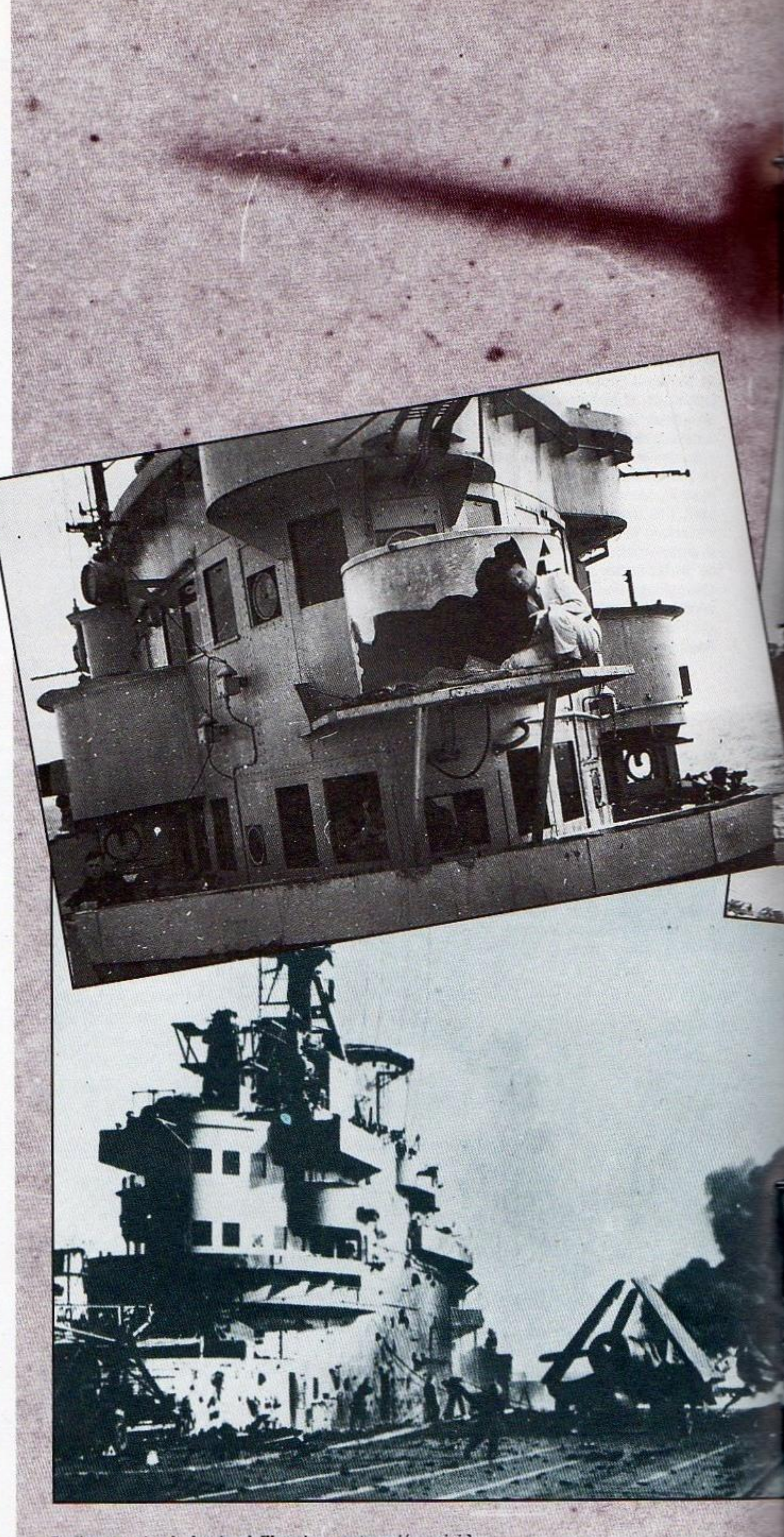
Hubo otra reparación, esta vez en Durham. El *Illustrious* volvió al servicio al principio de noviembre de 1944, y hacia mediados de diciembre se unió al 1.er Escuadrón de Portaaviones con el *Indomitable*, el *Victorious* y el HMS *Indefatigable*, un buque gemelo botado en 1942. Su primer blanco fue otra refinería de petróleo en las Indias Orientales, esta vez Panglakan Brandan. Nubes bajas ocultaban el blanco y un ataque a babor de Bekawan Deli dio poco resultado. Fue, sin embargo, el principio del primer gran éxito, el ataque a las refinerías de Palembang en Sumatra. La Operación Meridian redujo a la mitad la producción de las refinerías de Pladjoe el 24 de enero de 1945, y 5 días más tarde, la refinería de Soengi Gerong quedó totalmente paralizada. El *Illustrious* lanzó 24 Avengers y 52 Corsairs en salidas durante estos 2 ataques, derribando a 5 aviones japoneses pero perdiendo a 5 de los suyos ante el fuego antiaéreo y los cazas. Durante un ataque aéreo japonés al acorazado el 29 de enero, el buque fue ligeramente dañado por dos proyectiles de un crucero aliado.

**Según subía por la escalera de mano más próxima, todo el barco se sacudió como si hubiera sido torpedeado**

Mientras que el daño era reparado en Sydney, los ingenieros del buque aprovecharon la ocasión para investigar unos defectos de maquinaria que eran claramente el legado de la terrible prueba que sufrió cerca de Malta en 1941. El problema era tan serio que quitaron su hélice central, reduciendo su grupo propulsor a dos ejes y la velocidad a 24 nudos. En este estado, que distaba mucho de ser satisfactorio, el portaaviones estaba a punto de entrar en una fase mucho más peligrosa de la guerra en el Lejano Oriente.

La Marina USA y los Cuerpos de Marines estaban en las etapas finales del ataque proyectado contra Okinawa, y se había encomendado al escuadrón británico de portaaviones la tarea de neutralizar los aeródromos de Sakishima Gunto, a 200 millas al norte de Okinawa. El *Illustrious* se unió al 1.er Escuadrón de Portaaviones en la isla de Manus, a mediados de marzo de 1945, y poco después la totalidad de la Flota Británica del Pacífico (o BPF, llamado Task Force 57) navegó hacia la zona de Sakishima Gunto.

Uno de los pilotos de Corsair embarcado en el *Illustrious* recuerda el ambiente de cansancio en el barco: «La fatiga originaba letargia y descuido, que significaban más aterrizajes malos. La rutina diaria empezaba a las 3,30 horas, cuando toda la tripulación aérea, los marinos del escuadrón y los destacamentos de la cubierta de aterrizaje eran desper-



Arriba: en picado hacia el *Illustrious*, este avión suicida japonés fue alcanzado por fuego antiaéreo y rozó la superestructura, causando sólo daños superficiales (arriba izquierda). Arriba derecha: un avión kamikaze caído en la cubierta de aterrizaje.



Arriba: las explosiones de un avión en llamas señalan el éxito de un ataque de un kamikaze en la popa del portaaviones.

tados. Entre las 4,30 y las 6,00, todos ocupaban sus puestos de operaciones preparados para cualquier ataque de kamikazes. Las tripulaciones de los cañones se agrupaban, las puertas hidraúlicas y los ventiladores se cerraban. El rancho típico durante la espera era tandas interminables de té y bocadillos de carne de vaca en conserva. Las operaciones intensivas generalmente duraban 3 días.» El 25 de marzo, los portaaviones británicos atacaron las instalaciones en las islas de Miyako, Ishigaki y Mihara, alcanzando los aeródromos, las defensas costeras y cualquier buque que se pudiera encontrar.

El 1 de abril, los primeros kamikazes aparecieron desde Formosa (Taiwan). Al amanecer, la tripulación aérea de pie en la cubierta de aterrizaje fue sorprendida al oír un grito mientras que un avión enemigo entraba en picado cerca y se estrelló contra la superestructura del *Indefatigable* a unos 2 metros.

Una semana más tarde, un Aichi D4Y3 salió de una nube del lado de babor, en un picado rápido y escogió al *Illustrious*. Un testigo ocular estaba en su camarote cuando el estallido de los 4 cañones de 120 mm encima de él hizo volar todo lo que estaba en las estanterías. Mientras que trepaba por la escalera más próxima, todo el barco se estremeció como si hubieran torpedeado, pero las vibraciones eran causadas por la explosión de la bomba del D4Y3 que detonaba en el agua al rozar la punta del ala con la punta del puente. Afortunadamente para el *Illustrious*, un artillero con un Bofors de 40 mm había alcanzado la sección de cola del avión, desviando así al avión del punto más vulnerable del portaaviones: el ángulo entre su cubierta de aterrizaje y la superestructura.

Aunque el ataque sólo duró 7 segundos, dos Corsairs aparcados en cubierta fueron destrozados por la onda explosiva de la bomba. De momento, parecía que el buque sólo había sufrido daños superficiales, pero fue examinado más tarde en la base USA en Leyte y los buceadores de la Marina USA informaron que el golpe fallido había partido el blindaje externo y roto travesaños internos en ambos lados. La extensión del daño aún no se sabía, cuando el 11 de abril, *Illustrious* se preparó para una incursión contra los kamikazes con base en Formosa.

El 12 de abril, una poderosa fuerza de Avengers con escoltas de Corsairs atacó el campo aéreo de Schinchiki, en la punta noroeste de Formosa. El nivel de las nubes estaba a unos 750 m y la visibilidad era mala sobre la isla. El día siguiente fue el último para la participación del *Illustrious* en la Operación Iceberg, nombre de código de la invasión de las Islas Ryu Kyu, y luego salió para Leyte en las Filipinas con dos destructores de escolta. Fue allí cuando se supo la mala noticia del daño sufrido y el *Illustrious* abandonó la batalla. Durante toda la operación Iceberg, sus aviones habían volado en 234 operaciones ofensivas y 209 defensivas. Las pérdidas sumaron 3 Avengers y 9 Corsairs.

Cuando el buque navegaba por el mar Bismarck, rumbo a Sidney, se supo que la guerra en Europa había terminado. El Capitán Lambe dejó que su compañía, exhausta pero feliz, disparase salvas con todos los cañones durante medio minuto seguido por la orden tradicional de «encolar la braza mayor». El daño en el casco había reducido su velocidad máxima a 19 nudos y tardó en llegar a Sidney. Después de haber desembarcado los Avengers restantes y de quitar las barreras contra choques y cables de detención para los otros portaaviones BPF, salió para casa el 24 de mayo.

Un portaaviones sin aviones es un espectáculo triste y la compañía del buque se sentía molesta como si fueran pasajeros. Después de unas paradas cortas en Port Said y Gibraltar, el buque regresó a Rosyth, donde se quedó para una reparación mayor. Todo el mundo pensaba que la guerra en el Lejano Oriente continuaría durante meses o incluso años, y se dio por sentado que el portaaviones estaría pronto de regreso en el Pacífico. Pero el 15 de agosto llegó la noticia de la rendición japonesa y se suspendió todo el trabajo.

La reparación fue terminada a mediados de 1946, pero el *Illustrious* nunca más serviría en 1.ª línea, incluso en las condiciones menos exigentes de tiempos de paz. Aparte de llevar tropas a Chipre en 1951, se quedó en aguas domésticas llevando a cabo tareas ordinarias de entrenar las tripulaciones aéreas. También fue empleado para el entrenamiento de aviones de propulsión a chorro y otros prototipos. Cuando finalmente fue licenciado al final de 1954, había tenido un servicio tan duro que se pensó que no merecía la pena una mayor modernización, a pesar de haber estado en servicio sólo 14 años.

Aparte de la notable carrera militar del buque, representaba una contribución única británica al diseño de portaaviones. Como el primer portaaviones blindado de la guerra, rompía con todas las tradiciones de portaaviones y este elemento nada común fue lo que aseguró su supervivencia, a pesar del más terrible castigo infligido a portaaviones alguno durante la II Guerra Mundial.



## PARACAIDISTAS ALEMANES OCCIDENTALES

Fue Alemania quien realizó el primer empleo importante táctico de tropas paracaidistas durante la II Guerra Mundial, y en las primeras etapas de la guerra, estos hombres realizaron unos golpes espectaculares como vanguardia en la ofensiva de la Blitzkrieg. Su mayor operación aerotransportada, la invasión de Creta en 1941, resultó muy costosa en hombres, y desde entonces fueron desplegados como tropas de tierra. Sin embargo, el Alto Mando Alemán se dio perfecta cuenta del valor del entrenamiento de las tropas transportadas por aire y de su equipo ligero, y las formaciones de paracaidistas fueron constantemente ampliadas hasta finales de la guerra y la disolución del Ejército alemán. Las tropas paracaidistas de hoy en día, nacieron cuando se formó el Bunderswehr, al final de la década de los 50. Eran entrenadas por oficiales de carrera con experiencia en operaciones de transporte aéreo, en la Escuela de Entrenamiento de Paracaidistas, recién inaugurada en Stendal, cerca de Berlín. El número de unidades aumentó, y ahora Alemania Occidental tiene 3 brigadas aerotransportadas, que incorporan otras tantas unidades de paracaidistas y helicópteros. El Feldheer (Ejército de Operaciones) comprende 12 divisiones formadas en 3 cuerpos (I HQ Munster, II HQ Ulm, III HQ Koblenz).
El Feldheer es responsable de la defensa de la Región de Europa Central de OTAN y las 3 Luftlandebrigaden (brigadas aerotransportadas) de la División están estacionadas en la Región, cada una adjunta a un cuerpo. La 27.ª Brigada asignada a los Cuerpos I, II y III, con base en Lippstadt; la 25.ª Brigada, en Schwarswald; y la 26.ª Brigada, en Saarlouis.

**Con la tarea de defender la Región de Europa Central, los paracaidistas del Ejército de Alemania Occidental reciben un programa riguroso y exigente de entrenamiento físico e instrucción de armas**

# PRIMERA LINEA DE LA OTAN



llones Fallshirmjäger, cada uno de los cuales está dividido a su vez en 2 compañías de infantería aerotransportadas (Fallschirmjäger) y 2 compañías antitanque aeromóviles (Fallschirm-Panzer Abwehr). Los dos tipos de compañía son capaces de un despliegue aéreo, desde avión Transall C-180 o desde el helicóptero CH-53.

Cuando están dedicadas a su tarea principal anti-tanque, las compañías de infantería aerotranspor-

Página izquierda: despliegue rápido: un grupo de helicópteros CH-53 se acerca para entregar su carga de Fallschirmjäger. Izquierda: un grupo de paracaidistas de ejercicio en el campo. Abajo: a pesar de estar altamente entrenados en artes marciales avanzadas, desde explosionar tanques al combate sin armas, los paracaidistas no están exentos del trabajo con la pala tradicional en la infantería. Abajo: bajo la vigilancia de su instructor, los paracaidistas aprenden los detalles de la lucha anti-tanques.

El Fallschirmjäger, como se conoce al paracaidista del ejército alemán occidental, es un vanguardista entre las fuerzas aerotransportadas de élite de la OTAN. Los alemanes tienen una tradición orgullosa de transporte aéreo que data de los primeros días de la II Guerra Mundial y el Fallschirmjäger de hoy día posee muchas de las magníficas cualidades físicas y habilidades de asalto táctico que demostraron sus valientes predecesores en los campos de batalla de Eben Emael y Creta.

Las fuerzas armadas alemanas (Bundeswehr) son actualmente responsables, dentro del marco de la OTAN, de la defensa de la Región Europea Central y sus 3 Luftlandebrigades (brigadas aerotransportadas) tienen la misión crucial de contestar a cualquier amenaza de fuerzas blindadas enemigas. Cada Luftlandebrigade comprende una brigada HQ y 3 bata-

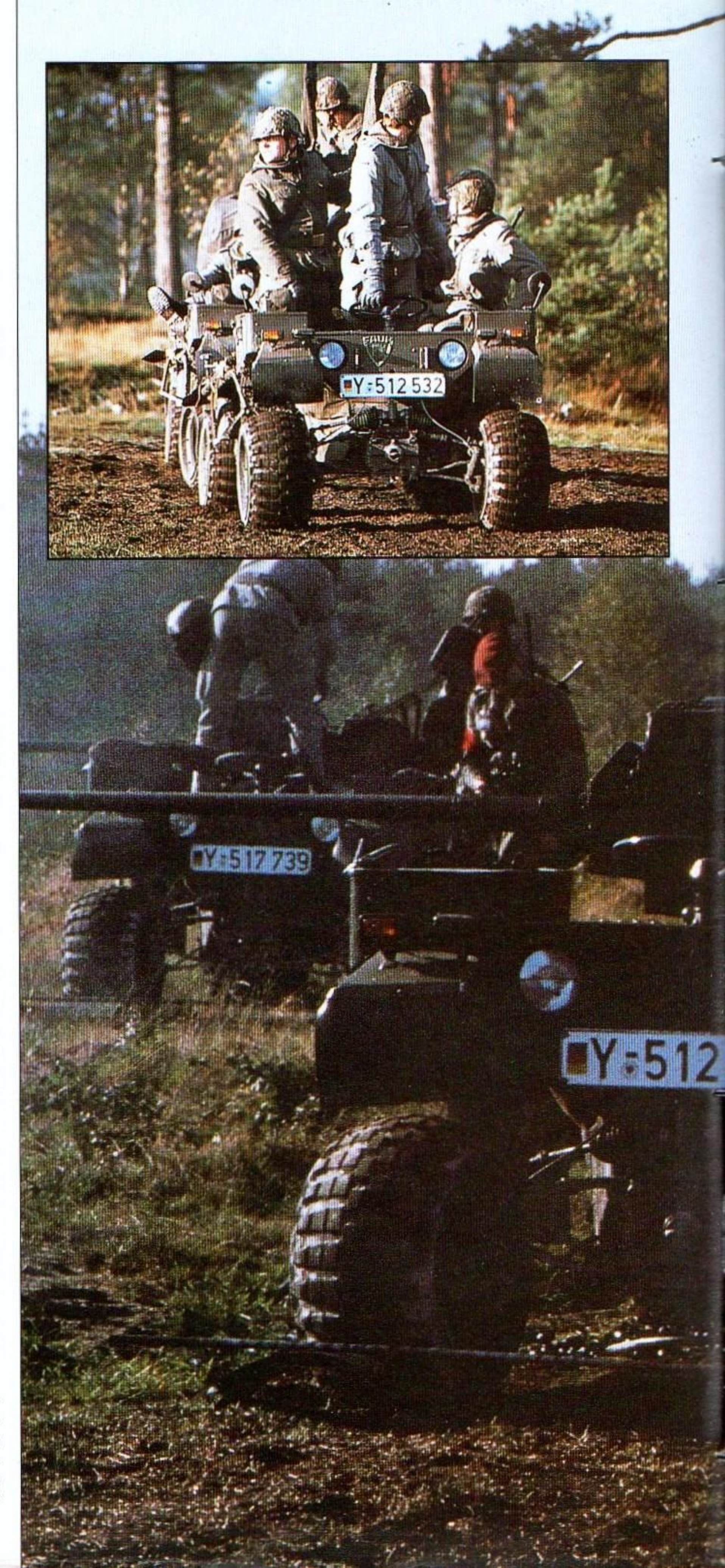
tadas se dejan caer en paracaídas o aterrizan en helicópteros Bell Huey. Entonces aseguran la zona de aterrizaje (LZ) para la llegada de las compañías anti-tanque CH-53. Estas compañías están equipadas con el vehículo de «cross» Kraka, una máquina pequeña de 4 ruedas que está entre el artefacto lunar y la «mula mecánica» del Ejército USA, y al que se puede montar 5 misiles anti-tanque TOW o un cañón 20 mm (Feldkanone). Las unidades entonces pueden desplegarse rápidamente a sus posiciones con su potencia de fuego y pueden enfrentarse con una variedad de blancos, desde los tanques de batalla tales como el T-72 soviético y sus transportes blindados para personal, para disminuir la velocidad de los aviones en vuelo mientras que, al mismo tiempo, están protegidos de cualquier ataque de la infantería, neutralizado por sus propios elementos de infantería aerotransportada. Estas son tácticas que los Fallschirmjäger han desarrollado al cabo de los años y para las cuales están constantemente entrenados.

El entrenamiento básico para los Fallschirmjäger se lleva a cabo a nivel de brigada, y dado que aproximadamente las dos terceras partes de cada brigada se componen de reclutas, se da gran énfasis a este entrenamiento. Todos los reclutas nuevos pasan una serie de pruebas físicas y psicológicas. La fuerza y el buen estado físico son requisitos básicos para los paracaidistas alemanes y los que quieren entrar luego en las Luftlandebrigades tienen que pasar una serie de pruebas duras: deben correr 5.000 m en menos de 23 minutos, poder saltar más de 4 m, correr 100 m en menos de 13,4 segundos y nadar 200 m. Al superar estas pruebas de selección iniciales, los reclutas siguen entonces un curso básico de 3 meses de entrenamiento de infantería con su Brigada. Allí, los recién llegados forman en una compañía de entrenamiento y bajo la instrucción de oficiales regulares, donde aprenden los rudimentos del manejo de armas, tácticas de infantería y puntería.

## Al completar la 4.ª semana en Altenstadt, los paracaidistas novatos hacen un total de 5 saltos

Después de 12 semanas de entrenamiento básico, se envían los reclutas al Centro de Entrenamiento de Paracaidistas del Ejército Alemán en Altenstadt, en Baviera. Aquí pasan unas 4 semanas bajo la instrucción de oficiales de la División Aerotransportada alemana. En Altenstadt, el entrenamiento está a muy alto nivel, la proporción de instructor-alumno es de uno para 8, los reclutas son entrenados duramente durante las primeras dos semanas y media de trabajo en tierra. Transcurren este período aprendiendo el control de paracaídas y la técnica de aterrizaje.

Durante su 2.ª semana, los reclutas practican saltos desde una torre, y al final de la 3.ª semana pasan pruebas en profundidad sobre lo que han aprendido. Si por alguna razón suspenden esta prueba, se les traslada a la Unidad. Para cuando se estima que están en condiciones para saltar en paracaídas de verdad, los reclutas habrán realizado al menos 15 saltos desde la torre, y cierto número de recorridos en un Transail C-160. Durante la 4.ª semana en Altenstadt, los alumnos hacen un total de 5 saltos: los primeros se hacen sin equipo desde una altura de 400 m, el 3.º es con un contenedor de equipo, el 4.º es de noche sin contenedor y el 5.º es un salto normal de día. El curso es duro, tanto física como mentalmente, y hay una media de entre 10 y 20% de abandonos. Aquellos hombres que aprueban, reciben las alas deseadas que se llevan en la pechera derecha del uniforme y vuelven a su brigada como






## TRANSPORTE POR AIRE Y TIERRA

Muchos de los aviones de la Luftlandebrigades son fabricados en Alemania conjuntamente con fabricantes internacionales. El principal grupo aeronáutico de Alemania, Messerschmitt-Bolkow-Blohm GmbH (MBB) ha producido el Transail C-180, un transporte militar para tácticas de medio alcance que tiene una capacidad máxima de 81 soldados, en un proyecto cooperativo, y 2 helicópteros americanos, el Bell UH-1D y el Sikorsky CH-53 fueron también producidos bajo licencia. El Sikorsky CH-53 es el miembro más potente de aquella familia de helicópteros de esa compañía S-65, y 112 ejemplares, llamados CH-53G, fueron montados por la VFW-Fokker. El CH-53G lleva hasta 55 soldados y tiene un alcance de 2.076 km. El UH-1D menor lleva 14 soldados con un alcance de 512 Km y Dornier ha producido 352 ejemplares en Alemania. Para su transporte por tierra, las Luftlandebrigades tienen probablemente el vehículo más ligero de transporte aéreo en el mundo, el Faun Kraftkarren o Kraka. Este pequeño vehículo batea de 1.300 kg, tiene ruedas debajo de la carga y un motor de 2 cilíndros situado bajo la parte trasera con tracción en las ruedas traseras. Una de las ventajas extraordinarias del Kraka es que se dobla a lo largo de una bisagra transversal, reduciendo el largo total de 2,75 m a 1,75 m. Un Transail puede llevar 16 Krakas doblados o 10 sin doblar, mientras que el CH-53 lleva 5 doblados. Desde que empezó la producción en 1972, las Luftlandebrigades han recibido 762 vehículos de éstos y han demostrado ser una solución excelente para el problema tradicional del transporte aéreo.

Izquierda: en el campo de batalla moderno, la movilidad es crucial. Arriba: una vez que han caído, o sido transportados en helicópteros a la zona de combate, los paracaidistas reciben su propio transporte, el Faun Kraftkarren para permitirles moverse rápidamente hasta las posiciones defensivas vitales, a la menor indicación.

un Fallschirmjäger de pleno derecho. Un aliciente adicional para el recluta que supera el entrenamiento de paracaidista es la paga extra mensual de 150 marcos, que es casi el doble de la paga básica de 180 marcos mensual que el soldado medio de servicio recibe en la Bundeswehr.

El entrenamiento en el Ejército alemán no cesa jamás. Hay dos razones de importancia para ello: la 1.ª es que hay un número constante de reclutas haciendo su servicio militar (los alemanes toman esto muy seriamente) y la 2.ª, es que creen en el dicho: «Entrene duramente - luche con facilidad». Así es que una vez que el Fallschirmjäger se suma a su batallón, pasa los siguientes 12 o 13 meses entrenándose en el manejo de su equipo y en ejercicios tácticos a varios niveles.

Cuando el paracaidista alemán no ha salido de ejercicio, está completamente ocupado en el campamento. La rutina empieza con una llamada temprana por la mañana a la 5,45 h, seguido por un lavado y afeitado rápido. El desayuno es a las 6,10 h y consiste en pan, carne, queso, huevo duro y café. Después de la inspección por el comandante de sección a las 6,30 h, viene la inspección del jefe del pelotón. Luego viene la visita del jefe de la compañía, un Hauptman (capitán) que informa a los hombres sobre sus tareas diarias, que luego llevan a cabo hasta la hora de la comida a mediodía. A las 13,00 h continúan el entrenamiento hasta las 17,00 h, cuando terminan las tareas del día, menos una noche por semana que pasan en el campo en ejercicios de entrenamiento nocturno. El entrenamiento es intensivo, siendo las prioridades el estado físico y la puntería, que son primordiales.

**Los aspectos de mando y jefatura del curso son los más importantes, y todos los estudiantes han de graduarse en estas habilidades**

El entrenamiento con armas está considerado muy seriamente en la Bundeswehr, y por lo menos una vez por semana, la compañía pasa el día en el campo de tiro disparando las armas personales y del pelotón. Las municiones no son un problema y hay una asignación por encima de la media para la Bundeswehr.

Hay también una mayor disponibilidad de helicópteros para los Fallschirmjäger que para muchos de sus colegas aerotransportados de la OTAN. Las dos razones primordiales para ello es la importancia que el Ejército de Alemania Occidental concede a las operaciones aeromóviles y el que los helicópteros Bell Huey y CH-53 pertenecen al Ejército y son tripulados por pilotos militares. Estos helicópteros están a cargo del Korps, y los Fallshirmjäger tienen prioridad sobre todas las demás unidades.

Aparte del elemento de reclutas, la 3.ª parte que queda de cada Brigada está compuesta de voluntarios de carrera temporales que sirven entre 2 y 15 años o por oficiales regulares. La mayoría de estos hombres siguen con más entrenamiento en el Centro de Entrenamiento Aerotransportado en Schongau, Baviera. Situado en este marco adecuadamente duro, el centro ofrece 31 cursos diferentes y un programa intensivo para instrucción de «comandos». Los cursos cubren todo, desde el mando juvenil y técnicas de supervivencia de tripulaciones aéreas hasta paracaidismo libre.

Cada año se celebran 10 cursos de comandos en Schoengau y cada curso dura 4 semanas. Los alumnos están divididos en 4 pelotones de 30 hombres bajo el mando de un Haupman experimentado, que habrá servido anteriormente como jefe de compa-



ñía en un batallón de Fallschirmjäger. Bajo su mando hay normalmente 4 oficiales instructores, cada uno con una especialidad en habilidades tales como supervivencia en combate o combate sin armas. Puesto que todos los jefes de pelotón, las tropas de montaña, los paracaidistas, y las patrullas de reconocimiento a distancia (LRRP) tienen que superar este curso, éste está orientado a la mejora de cualidades de mando especial y no es nada represivo. Se da mucho énfasis al desarrollo de habilidades personales, y durante todo el curso se prueba y gradua al alumno en 4 materias importantes: mando, combate cuerpo a cuerpo, atravesar obstáculos y habilidades individuales de supervivencia. Los aspectos de mando del curso son considerados los más importantes y todos los alumnos tienen que graduarse en habilidades de mando; el no hacerlo supone que el oficial nunca podrá mandar tropas de combate en el campo. Los instructores vigilan de cerca a los alumnos mientras tienen la ocasión de mandar a los otros miembros de su pelotón en varias etapas durante el curso.

El combate cuerpo a cuerpo que se enseña a los comandos es una mezcla corriente de ju-jitsu y karate, con énfasis en la habilidad de matar rápida y silenciosamente. Se llevan a cabo tres pruebas durante el curso y se gradúa a los alumnos según sus habilidades de combate, de instruir y su técnica. Técnicas para cruzar obstáculos y movilidad también se enseñan durante las 4 semanas.

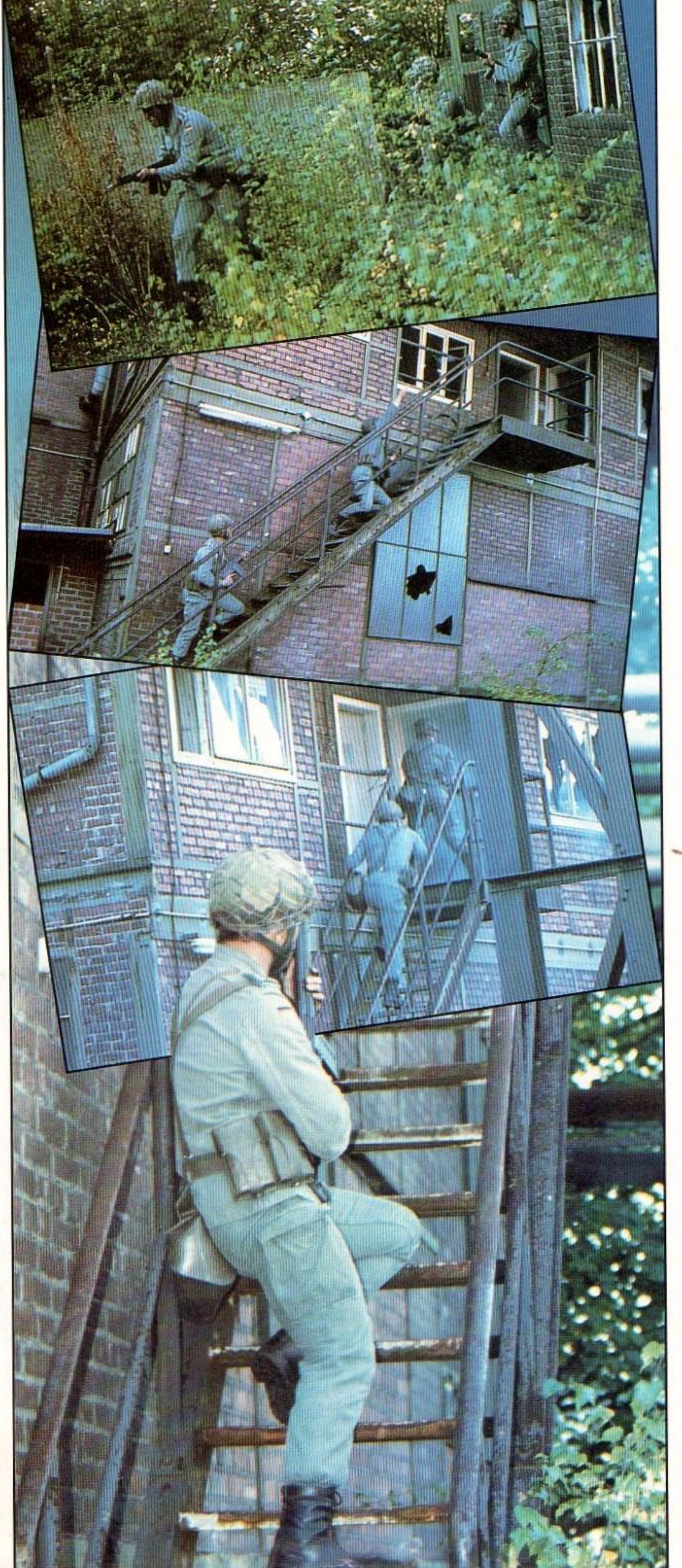
**Paracaidistas de asalto embarcan en un avión Transail de transporte (abajo) y se preparan para realizar uno de sus numerosos saltos de entrenamiento (izquierda).**

Cada semana hay carreras por recorridos con obstáculos y todos los estudiantes tienen que saber «absail» y trepar por una cuerda de 36 m con todo el equipo, nadar 270 m cruzando un río después de haber impermeabilizado su equipo y superar una serie de pruebas que culminan durante la 2.ª semana con una carrera de 4,8 km para realizarla en menos de 22 minutos llevando fusil y mochila.

El aspecto final del curso cubre las habilidades individuales de supervivencia. Se enseña a los estudiantes cómo reconocer y coger plantas comestibles y cómo capturar animales salvajes y prepararlos para comer. También aprenden cómo encender un fuego y construir un cobijo empleando materiales naturales y cómo guiarse por las estrellas.

Aparte de adquirir nuevas habilidades durante el curso de comando, los estudiantes están constantemente aplicando su recién adquirido conocimiento en una serie de ejercicios tácticos que empiezan con un ejercicio de 4 días durante la segunda semana. Practican técnicas de infiltración y cómo pasar a través de las líneas enemigas sin ser detectados, mientras que viven de lo que hay en el campo. Durante la 3.ª semana pasan 2 noches en el campo: la 1.ª noche, preparando una emboscada, y la 2.ª noche deben hacer una incursión en una posición enemiga y capturar a un prisionero para interrogarle. Hay también un ejercicio de 24 horas durante la 3.ª semana, durante el cual se evalúan las habilidades que se han aprendido. Esto termina con una marcha de ve-





**Los Fallschirmjäger están bien entrenados para luchar en áreas con edificios. Esta secuencia fotográfica muestra un asalto de entrenamiento. Cubriéndose mutuamente, los paracaidistas corren desde un edificio al otro (arriba), montan una escalera de incendios y lanzan una granada (centro, abajo), luego entran por la puerta (centro, abajo). Toda la operación es vigilada por un paracaidista situado estratégicamente al pie de la escalera (abajo).**

locidad campo a través de 30 km, que se considera en general como la parte más difícil del curso para comandos. De hecho, es una práctica final para el último ejercicio de 4 días que se celebra durante la última semana.

Después del ejercicio final y ya concluido el curso, los instructores se reúnen y evalúan los resultados de la prueba, y aquéllos que la superan reciben un certificado y el emblema de hoja blanca y verde del Comando.

El curso para comandos es uno de los más duros en el mundo. Hay una media de 50% de abandonos durante la 1.ª parte, que es alto teniendo en cuenta el nivel de buena forma y experiencia de los oficiales que se apuntan al curso. Muchos de los que aprueban todas las materias menos una, tienen permiso para volver para el ejercicio final, y si lo superan son aceptados automáticamente. Otros que han suspendido reciben otra oportunidad para hacer todo el curso de nuevo.

Una vez que el Fallschirmjäger ha aprobado su curso de comando, puede mandar un pelotón en una compañía de infantería aerotransportada o en una compañía antitanque aeromóvil. También puede solicitar un puesto en los LRRP o en las compañías Fernspäy. Estos últimos están divididos en patrullas de 4 hombres capaces de penetrar con lanzamiento de gran altura y baja apertura HOLD, tras las líneas enemigas y son el equivalente en el Ejército de Alemania Occidental del Servicio Aéreo Especial Británico (SAS).

El Bundeswehr se ha dado cuenta, hace mucho, de la importancia de poder luchar en una zona urbana y todos los Fallschirmjägers están entrenados en estas tácticas (FIBUA). Al contrario de los GSG-9, la unidad de policía antiterrorista de Alemania Occidental, los paracaidistas no tienen que resolver situaciones con rehenes sino que se entrenan para el asalto y despejar edificios. La posibilidad de una lucha urbana intensiva en un conflicto Este-Oeste no escapa a la atención de los comandantes alemanes, y los Fallschirmjägers se entrenan regularmente para esta tarea en fábricas abandonadas y otros edificios dedicados específicamente para ello. Grupos pequeños de 5 hombres trabajan en tamdem, ofreciendo fuego de cobertura, rodeando y entrando en los edificios por varios métodos, incluyendo a través de paredes y tejados. El entrenamiento es realista y peligroso, se usan granadas de aturdir, así como un cartucho especial de práctica en plástico especial, de 7,62 mm, que da en el blanco a 180 m. Las fuerzas aerotransportadas alemanas están muy entrenadas y son efectivas. Se pueden desplegar las tropas rápidamente por aire para rodear al enemigo o apoyar a otras unidades. Se pueden dejar en tierra a las compañías antitanques para oponerse a unidades blindadas enemigas, equipos especiales pueden usarse para un reconocimiento estratégico o para incursiones y las compañías de Fallschirmjägers pueden desplegarse para luchar en un ambiente urbano: se están diseñando sistemas de armas más avanzados para las tropas aerotransportadas y pronto se va a remplazar el Kraka de 4 ruedas por el Weasel, un vehículo blindado. Este podrá ser transportado por aire y ofrecerá a los Fallschirmjäger la protección que necesitan, y aún mayor movilidad en los campos de batalla del futuro.

# ASALTO A SIDON

**En las calles de la población libanesa de Sidón, los paracaidistas israelitas ponen toda la carne en el asador para tomar los baluartes de la OLP**

El 9 de junio de 1982, una fuerza de paracaidistas israelíes se enfrenta a la peligrosa tarea de limpiar la ciudad libanesa de Sidón de los guerrilleros de la OLP que se han atrincherado allí. Apoyados por los tanques y la artillería que colocan una cortina de fuego a unos 400 metros por delante de ellos, los paracas avanzan a lo largo de la calle principal de la ciudad. Los tanques disparan contra las posiciones de la OLP situadas en pequeños edificios y en los pisos bajos de los rascacielos, mientras que la artillería y las defensas aéreas se dirigen contra los edificios en los que la resistencia es más encarnizada. Sin embargo, a pesar de este fuerte y bien coordinado apoyo, los paracas tienen que demostrar una vez más su temple como fuerza de infantería de élite luchando codo con codo en la limpieza de la ciudad.

Se trata de una tarea peligrosa y agotadora en la que los paracaidistas tienen que subir con frecuencia hasta 20 tramos de escaleras de un bloque de viviendas de un barrio residencial, esperando a cada momento que alguien dispare sobre ellos, con la muerte acechándoles desde cada rincón. Muchas



**Abajo: una playa del Líbano. Un buque de desembarco de las Fuerzas Israelíes de Defensa descargando fuerzas para la toma de la plaza fuerte de la OLP en Sidón.**

## LA OLP EN EL LIBANO

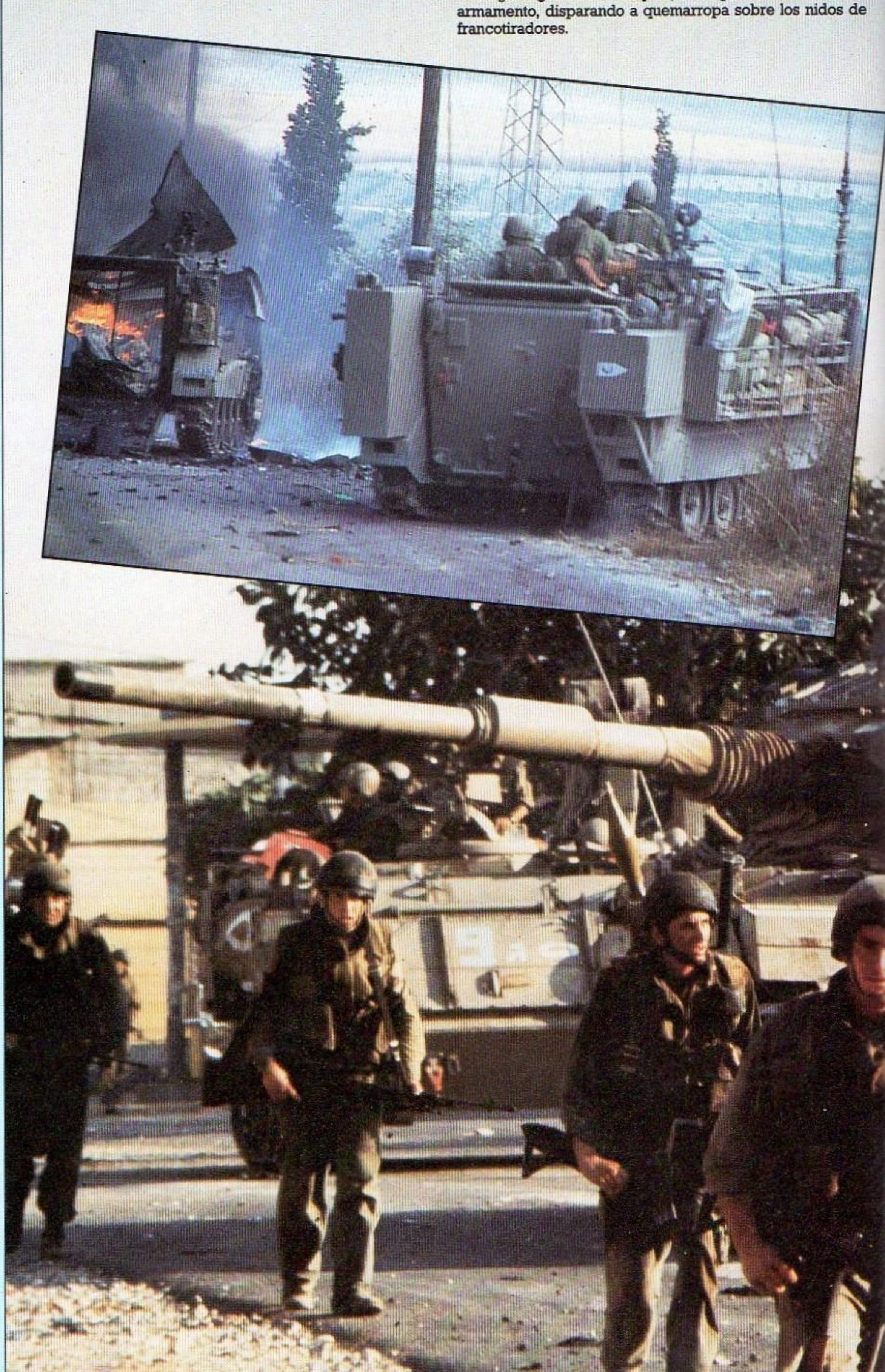
**Los campos de refugiados palestinos en el Líbano se remontan a la época de los primeros éxodos de palestinos desde Israel en 1948. Pero la presencia palestina en el Líbano no se convirtió en un foco de atención política hasta que la OLP trasladó al Líbano su centro de actividades por haber sido expulsada de Jordania en septiembre de 1970. El Líbano era ahora la nueva base desde la que la OLP podía golpear sobre Israel, pero su presencia también creaba problemas al país que les acogía, ya que las acciones de las guerrillas palestinas ponían al Líbano en conflicto con Israel. Esto produjo enfrentamientos entre la OLP y el ejército libanés. La implicación palestina en la guerra civil del Líbano en 1975-76 originó un nuevo empeoramiento de las relaciones con la población y un enfrentamiento con Siria, cuyas fuerzas intervinieron en el Líbano. No obstante este peligroso enfrentamiento con Siria pronto fue remediado cuando en 1977 el presidente egipcio Annuar Sadat lanzó una iniciativa de paz en Oriente Medio que excluía a los palestinos. La OLP se unió a Siria y otros países árabes radicales en su rechazo a la política de Sadat.**

**En junio de 1982, fecha en que Israel montó su Operación Paz en Galilea para suprimir la amenaza de la actividad palestina en la frontera norte, el número de palestinos en el Líbano ascendía a unos 400.000. El armamento de la OLP era bastante abundante y principalmente de diseño soviético. Estaban muy bien equipados de armas ligeras y de apoyo: AK-47s, lanzacohetes RPG, ametralladoras de varios tipos y fusiles sin retroceso, sin embargo, carecían de armas pesadas. Sus viejos carros T-54, sus cohetes Katyusha y su artillería estaban muy por debajo de los modernos sistemas de armas de la IDF.**

veces se ofrecen ante su vista escenas auténticamente surrealistas. Un soldado lo describió así:

«Disparamos una ráfaga contra una vivienda. Había un gran salón lleno de voluminosos muebles antiguos y armarios con puertas de cristal. Gruesas alfombras cubrían el suelo. En medio del salón había instalado un cañón anticarro de 104 mm.»

**Bajo estas líneas: junto a los destrozados restos de un vehículo blindado incendiado, un M113 israelí totalmente cargado abandona la carretera cuando las fuerzas invasoras estrechan el cerco en torno a la población de Sidón. Abajo: los paracas avanzando. Los edificios de Sidón estaban erizados por los tanques y la artillería autopropulsada para enfrentarse a esta amenaza. Cuando el fuego llegaba a los tanques, éstos ponían en acción su armamento, disparando a quemarropa sobre los nidos de francotiradores.**






**La Operación Paz en Galilea —la invasión israelí del sur del Líbano— se inició a las 11,00 horas del 6 de junio. El objetivo inicial israelí era la limpieza de las zonas dominadas por la OLP al sur del río Awali. Dos columnas avanzaron hacia el interior mientras que la fuerza aérea israelí se enfrentaba con los sirios en el valle de Beqaa. Una tercera columna avanzó a lo largo de la costa con apoyo de unidades anfibias.**

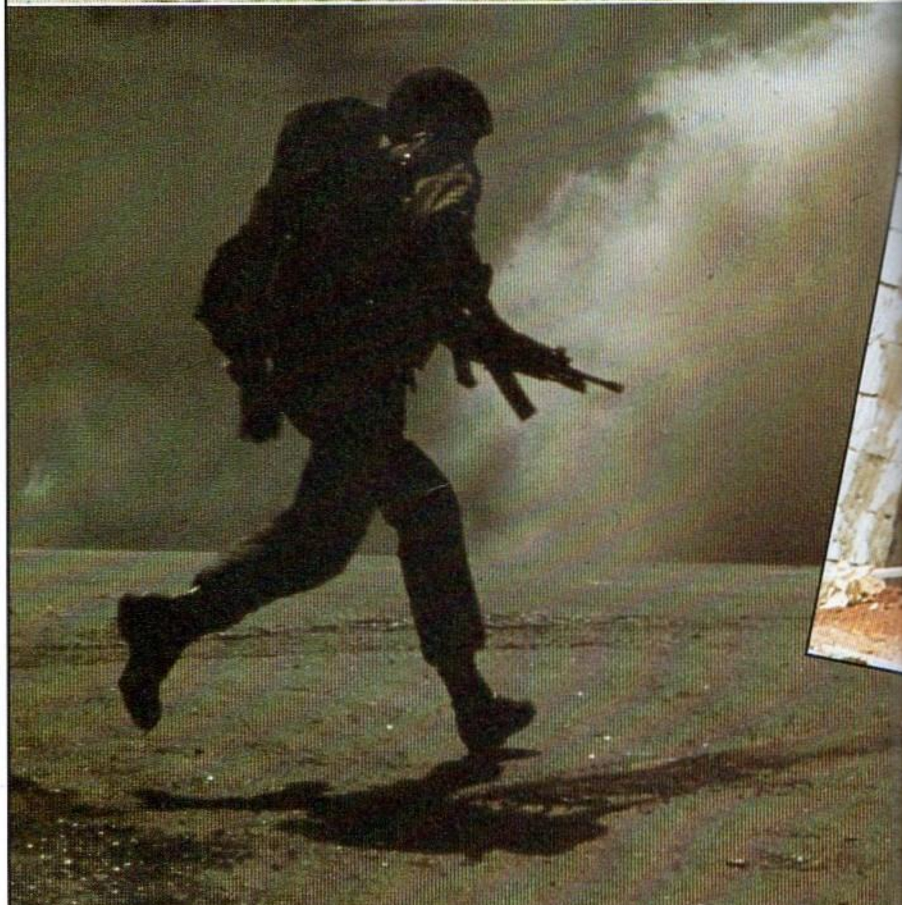
No era éste un tipo de batalla adecuado para gestos inútiles, para sacrificios vanos. El jefe de los paracaidistas, coronel «Y», prefería un avance lento y metódico que permitiera mantener al mínimo el número de bajas. Una y otra vez se utilizó la misma táctica: suprimir el fuego de los francotiradores con las granadas de los tanques, la artillería y las bombas aéreas, entrar al edificio y proceder a su limpieza, salir, descansar y reagruparse; después empezar otra vez de nuevo. De esta forma concienzuda, los paracaidistas consiguieron limpiar la calle principal de Sidón y las calles adyacentes: pero el trabajo total no estaba más que mediado. Todavía quedaba gran cantidad de hombres de la OLP en el barrio antiguo de la Casbah y en el campo de refugiados de Ein El Hilwe, que era el centro de las actividades militares de la OLP.

La Operación Paz en Galilea, nombre dado a la invasión israelita del sur del Líbano, había empezado el 6 de julio de 1982 con un asalto combinado por tierra y mar. Los paracaidistas fueron depositados en la orilla antes del amanecer del día siguiente, tres kilómetros al norte de Sidón, en lo que fue la mayor operación anfibia emprendida por la IDF (Fuerzas Israelíes de Defensa). El primer grupo que pasó a la acción, paracaidistas apoyados por comandos navales, preparó el terreno para el grueso de la fuerza y estableció un puesto de mando. También rastrearon las posibles emboscadas y las rutas minadas, pero la respuesta de la OLP al asalto paracaidista fue casi muda: no hubo más que unos cuantos cohetes que cayeron en la mar. La fuerza principal de desembarco estaba compuesta por paracas transportados en vehículos blindados M113 (APCs), apoyados por fuego de artillería terrestre y naval y por los tanques.

Sidón constituía un importante enclave estratégico, situado en la ruta principal de comunicaciones costeras del Líbano. También era una base naval de Al Fatah (el grupo más importante de la OLP) así como un centro de suministro de armamento desde el que se transferían miles de armas a las guerrillas árabes a través de todo el Líbano. Por esta ciudad pasaban tanques, misiles, armas pequeñas y munición ligera de los países del bloque soviético hacia Siria, Libia, Corea del Norte e incluso los Estados Unidos. La infraestructura militar de la OLP —dependencias militares, cuarteles generales, almacenes, plataformas de artillería y puestos de observación— estaba situada en medio de la población civil. Las defensas estaban basadas en una espesa red de grandes edificios y búnkers camuflados, preparados para recibir un ataque israelí procedente del sur. Los defensores eran unos 1500 guerrilleros de Al Fatah de la Brigada El Kastel, reforzados por las unidades que se habían retirado ante la invasión de la IDF por el sur, comenzada el día anterior. La brigada El Kastel había construido también fortificaciones

**Una sección de ametralladoras inicia su acción, cubierta por un hombre que vigila la existencia de posibles francotiradores en los edificios vecinos. Con una granada de fusil cubriendo su retaguardia, un oficial israelí imparte órdenes a sus hombres para tomar una posición. Abajo: un paracaidista corriendo ante un almacén petrolífero incendiado. Abajo a la derecha: los paracaidistas avanzan por una zona de edificios abandonados.**





en las montañas que dominan la faja costera y estaba apoyada por los palestinos del campo de Ein El Hilwe.

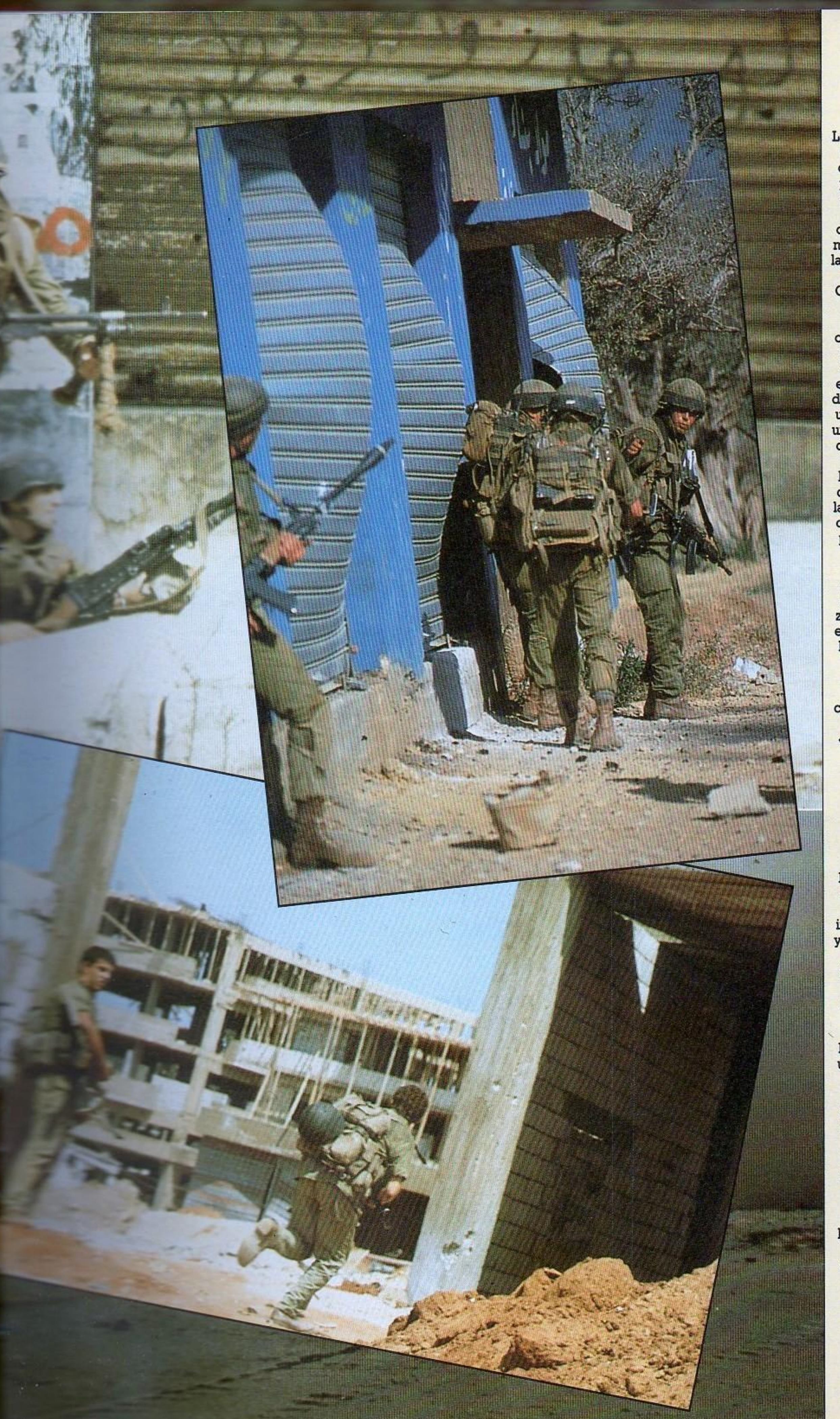
La Operación Paz en Galilea, estaba proyectada como un avance rápido y profundo, rodeando los focos de resistencia de los que habría que ocuparse más adelante. Sin embargo, el sólido atrincheramiento de la OLP en el corazón de Sidón y la posición estratégica de la población de la costa, obligaron a rodear totalmente la ciudad, cosa que hicieron los paracas en la mañana del 7 de junio, avanzando suavemente desde el norte en una operación muy profesional.

A mediodía del día 7, las unidades de la Brigada Golani empezaron su avance sobre el campo de Ein El Hilwe, situado en los suburbios del sureste de la ciudad. Otra fuerza combinada de infantería de Golani y apoyo acorazado avanzó por los bordes rebasando la población desde el este. Los paracaidistas habían recibido orden de abrir al tráfico israelí la calle principal que corre de norte a sur, facilitando así el paso hacia Beirut: después deberían unirse a las fuerzas del sur para atacar Ein El Hilwe. Esta misión había sido inicialmente encargada a una de las fuerzas que avanzaban hacia el norte, pero debido a la gran resistencia encontrada en Sidón por la IDF, se decidió enviar a los paracaidistas.

A la mañana siguiente, 8 de junio, la emisora de radio de la Voz de Israel transmitía el siguiente mensaje por su red árabe:

«A los residentes de Sidón. Anuncio número 10. Las fuerzas de la IDF están a punto de completar su operación de limpieza de los residuos de núcleos terroristas existentes en vuestra ciudad. La IDF hará todo lo posible para evitar daños a la población civil, pero abatirá a todo el que lleve armas. El destino de los terroristas cercados ya está decidido después de que sus jefes les han abandonado. Ciudadanos de Sidón: vuestros hermanos residentes en Tiro escucharon los llamamientos de la IDF y evacuaron la ciudad para permitir la eliminación de los nidos terroristas de esa ciudad. Los ciudadanos de Tiro ya han vuelto a sus hogares la pasada noche y ahora están más seguros y mejor protegidos que nunca. Ciudadanos de Sidón, el IDF va a hacer todo lo posible para evitar que sufráis daño alguno vosotros, los pobladores inermes de la ciudad. Por vuestro propio bien, alejaos rápidamente de la zona de peligro. El IDF os permitirá regresar a vuestras casas sanos y salvos tan pronto como sea posible. Ya habéis sido advertidos. Recordad, ahora vuestra vida está en vuestras propias manos.»

Este llamamiento estuvo seguido de varios otros que incitaban a los civiles a: «Negar a los elementos armados el uso de sus casas y vecindades como posiciones de combate, permanecer en sus casas y no abandonarlas, colgar en balcones y ventanas un lienzo blanco claramente visible desde la calle y escuchar constantemente los anuncios transmitidos por la Voz de Israel». Al mismo tiempo, los aviones de la Fuerza Aérea Israelí lanzaban sobre la ciudad octavillas en las que se pedía a la población civil que no participara en la lucha, sino que abandonaran sus casas y se trasladasen a la playa antes de dos horas. Transcurrido este período, los jefes de la IDF esti-



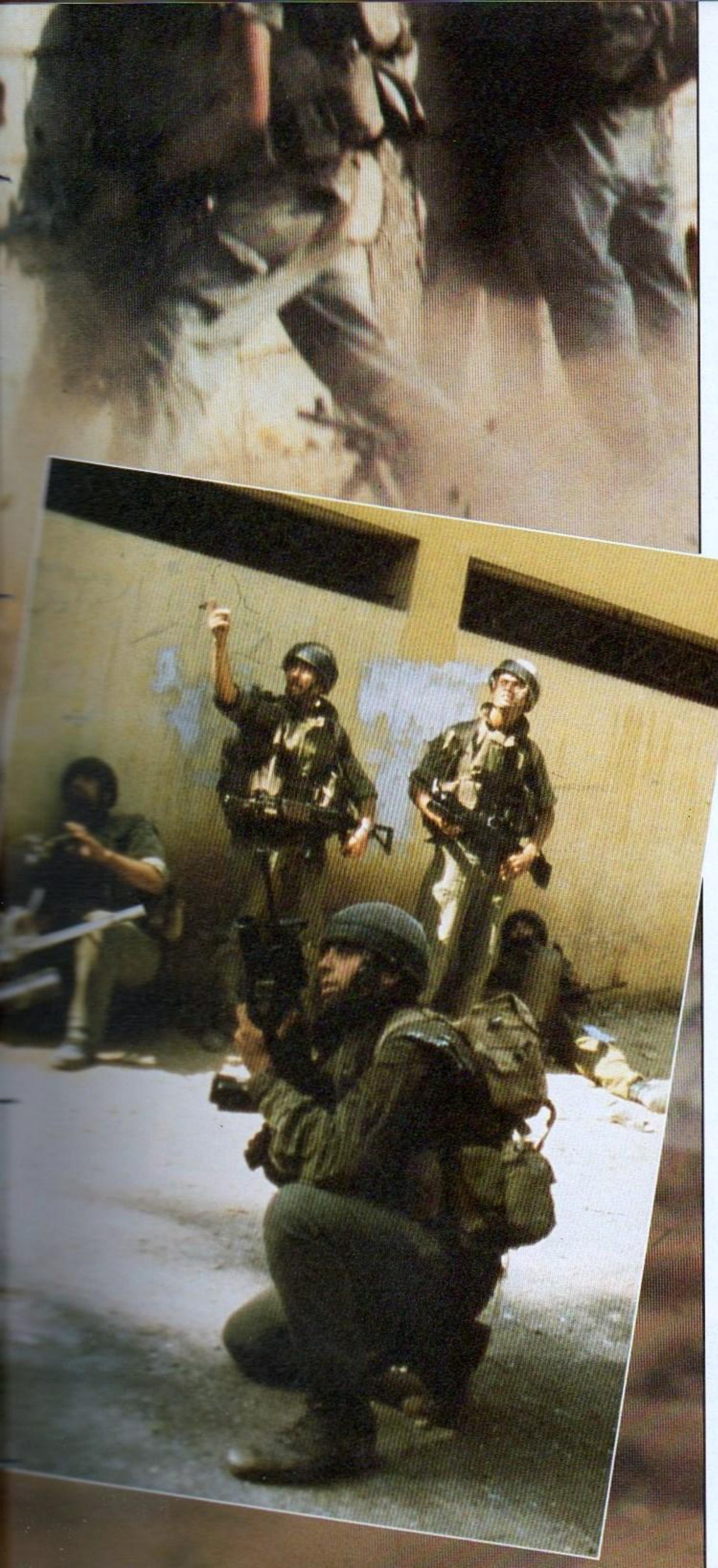
## LA TACTICA ISRAELI

La Operación Paz en Galilea fue proyectada por Israel como un rápido avance en profundidad rodeando los focos de resistencia de la OLP: de estos focos se ocuparían más adelante. Al mismo tiempo, el avance de las columnas intentaría aislar las bases y fuerzas de la OLP de las zonas orientales de Siria y el Líbano.

En la zona oeste de operaciones se decidió que para conseguir la máxima velocidad, se evitarían los estechos pasos montañosos del suroeste, desplegándose una gran fuerza en la costa, unos tres kilómetros al norte de Sidón. Esta fue la mayor operación anfibia en la historia de la IDF y el bien coordinado equilibrio entre las distintas fuerzas permitió conseguir una considerable potencia de fuego y apoyo aéreo.

Uno de los principales problemas con los que se enfrentaba la IDF eran las zonas edificadas del Líbano en los que la población civil libanesa convivía codo con codo con algunos de los principales centros de la OLP. En un documento capturado a la OLP, fechado en mayo de 1981, se leía: «Las zonas edificadas de la ciudad de Sidón y sus aldeas adyacentes constituyen excelentes puntos para establecer refugios. Los árboles permiten un complejo camuflaje para esconder vehículos y personas». Mientras que en el caso de los más pequeños focos y aldeas no había inconvenientes en rodearlos y aislarlos, no sucedía así en el caso de las principales fortalezas de la OLP, como Tiro y Sidón, que la IDF hubo de tomar. En primer lugar rodearon completamente la ciudad. Esperaban que esto tendría un fuerte efecto psicológico sobre el enemigo, debilitando su resistencia. Seguidamente presionaron lateralmente y aumentaron el número de hombres en los principales puntos de resistencia. (La IDF avanzó con gran cautela en estas ciudades, habiendo aprendido muy bien la lección de la lucha callejera durante los combates ocurridos en Suez en 1973.) Finalmente, las tropas tomarían las posiciones enemigas expulsándolos gradualmente.





**Izquierda: un paracaidista lanza un proyectil RPG contra un nido de ametralladoras enemigo. Abajo a la izquierda: preparándose para avanzar. Un paracaidista preparando su lanzagranadas de 40 mm montado bajo su fusil de asalto. Abajo a la derecha, un grupo de paracas bien apartados del centro de la calle discutiendo el emplazamiento de una posición de la OLP en un edificio alto antes de que el soldado que aparece en primer término lance una granada con el lanzador montado en su fusil.**

maron que era el momento de utilizar la artillería y las bombas contra la OLP.

A mediodía los paracaidistas empezaron su avance, reforzados por más tanques y artillería que habían desembarcado posteriormente. Para ganar tiempo, se decidió ignorar todo edificio del que no se supiera a ciencia cierta que era un emplazamiento de la guerrilla o desde el que no se estuviera disparando. Los paracas, mandados por el coronel «Y», avanzaron por la calle principal en dos líneas a ambos lados, cerca de los edificios. Detrás venían los tanques y los vehículos más ligeros con cañones de 155 mm. Al atardecer, el mando de los paracaidistas comprendió que no podría completar su misión ese día. La fuerza que atacaba Ein El Hilwe por el sur llegó a la misma conclusión, retirándose ambas fuerzas para pasar la noche.

A la mañana siguiente, 9 de junio, se decidió dar a los paracaidistas todo el apoyo posible. Ahora era prioritario despejar la calle principal a fin de mantener el flujo de suministros a las unidades blindadas que avanzaban hacia el norte. El ataque sobre Ein El Hilwe fue diferido y toda la artillería de la zona fue puesta a disposición de los paracaidistas. Esto resultó decisivo, consiguiendo desplazar finalmente a los defensores de la OLP.

No obstante, una vez limpia la calle principal, quedaba el problema de la Casbah: las estrechas y tortuosas callejuelas de este viejo mercado constituían un lugar ideal para que los restantes hombres de la OLP la convirtieran en su último reducto. Esta situación ya había sido prevista por los mandos de la IDF, ya que durante la reunión previa a la invasión, el jefe de inteligencia militar de la IDF, general de división Yehoshua Sagie, había advertido específicamente contra la locura de luchar en las calles de la Casbah:

«En 1976 los sirios intentaron entrar en Sidón en contra de los deseos de la OLP. Fueron mantenidos a raya durante siete días en las afueras y no pudieron abrir brecha. En los combates perdieron muchos tanques, APCs y hombres».

De este consejo se hizo eco un «mukhtar» anti-OLP de Sidón: «Destruidla —dijo— No os estrelléis tirando por la borda todo lo que lleváis ganado, intentando penetrar en la plaza».

Después de conminar a los guerrilleros de la OLP a que se rindieran, la artillería israelí lanzó unos cuantos disparos de aviso sobre la Casbah. No hubo respuesta al llamamiento a la rendición, por lo que siguió una espesa cortina de fuego por parte de la artillería, reduciendo a escombros una parte del viejo barrio y obligando a capitular a los pocos defensores que quedaban. Satisfechos de que la Casbah dejara de convertirse en una amenaza, los infatigables paracas se dirigieron a reunirse con las unidades del Golani en su ataque a Ein El Hilwe.

La batalla de Sidón fue una penosa prueba de destreza militar y coraje. El alto nivel profesional de los paracaidistas israelitas, unido con la artillería, los tanques y la fuerza aérea en una magnífica coordinación interejércitos, les permitió derrotar a un enemigo resuelto y bien atrincherado a costa de un número relativamente bajo de víctimas.

## LA CAIDA DE SINGAPUR

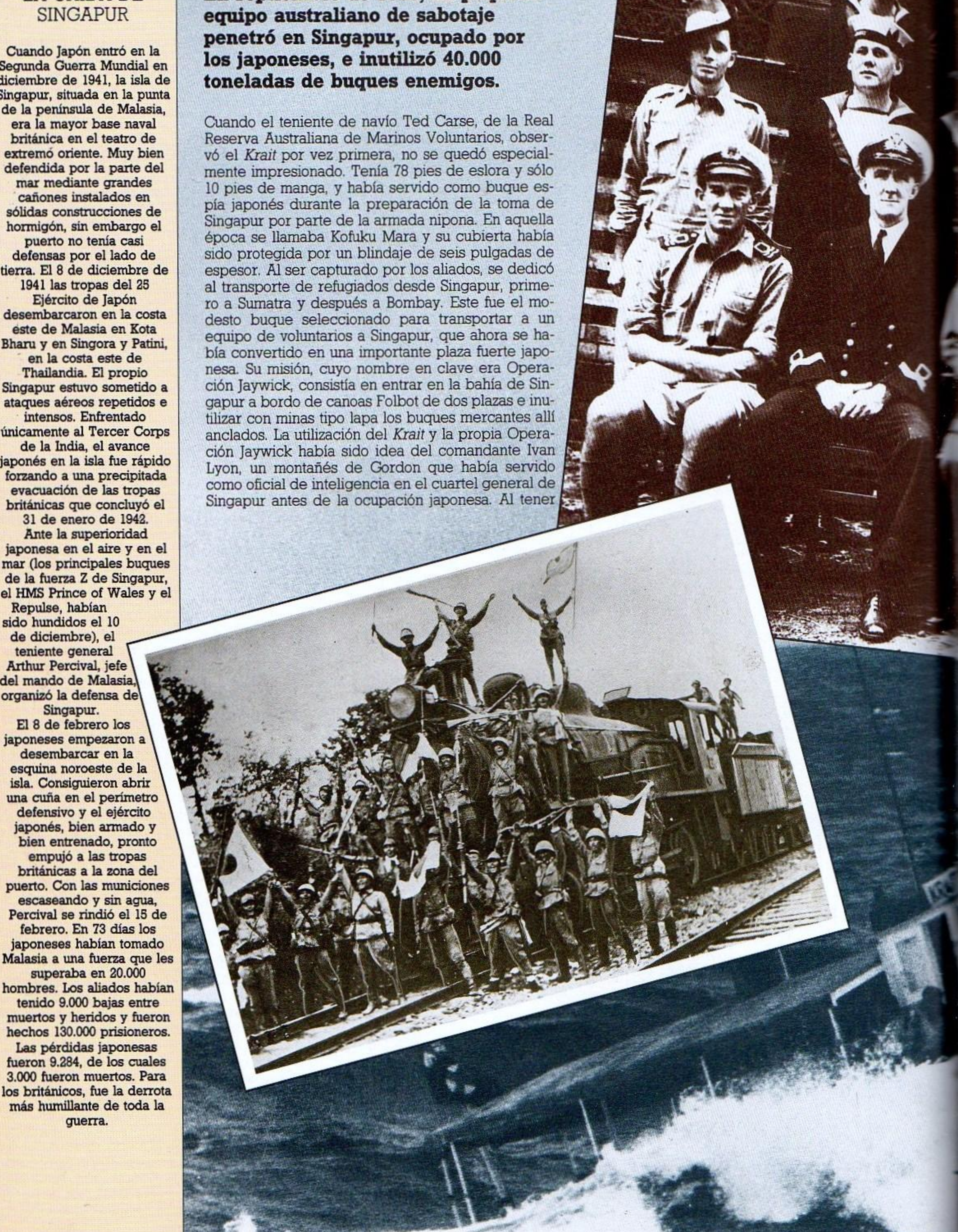
**Cuando Japón entró en la Segunda Guerra Mundial en diciembre de 1941, la isla de Singapur, situada en la punta de la península de Malasia, era la mayor base naval británica en el teatro de extremo oriente. Muy bien defendida por la parte del mar mediante grandes cañones instalados en sólidas construcciones de hormigón, sin embargo el puerto no tenía casi defensas por el lado de tierra. El 8 de diciembre de 1941 las tropas del 25 Ejército de Japón desembarcaron en la costa este de Malasia en Kota Bharu y en Singora y Patini, en la costa este de Thailandia. El propio Singapur estuvo sometido a ataques aéreos repetidos e intensos. Enfrentado únicamente al Tercer Corps de la India, el avance japonés en la isla fue rápido forzando a una precipitada evacuación de las tropas británicas que concluyó el 31 de enero de 1942.**

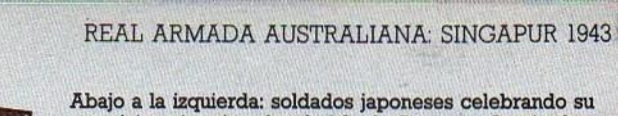
**Ante la superioridad japonesa en el aire y en el mar (los principales buques de la fuerza Z de Singapur, el HMS Prince of Wales y el Repulse, habían sido hundidos el 10 de diciembre), el teniente general Arthur Percival, jefe del mando de Malasia, organizó la defensa de Singapur.**

**El 8 de febrero los japoneses empezaron a desembarcar en la esquina noroeste de la isla. Consiguieron abrir una cuña en el perímetro defensivo y el ejército japonés, bien armado y bien entrenado, pronto empujó a las tropas británicas a la zona del puerto. Con las municiones escaseando y sin agua, Percival se rindió el 15 de febrero. En 73 días los japoneses habían tomado Malasia a una fuerza que les superaba en 20.000 hombres. Los aliados habían tenido 9.000 bajas entre muertos y heridos y fueron hechos 130.000 prisioneros. Las pérdidas japonesas fueron 9.284, de los cuales 3.000 fueron muertos. Para los británicos, fue la derrota más humillante de toda la guerra.**

**En septiembre de 1943, un pequeño equipo australiano de sabotaje penetró en Singapur, ocupado por los japoneses, e inutilizó 40.000 toneladas de buques enemigos.**

Cuando el teniente de navío Ted Carse, de la Real Reserva Australiana de Marinos Voluntarios, observó el *Krait* por vez primera, no se quedó especialmente impresionado. Tenía 78 pies de eslora y sólo 10 pies de manga, y había servido como buque espía japonés durante la preparación de la toma de Singapur por parte de la armada nipona. En aquella época se llamaba Kofuku Mara y su cubierta había sido protegida por un blindaje de seis pulgadas de espesor. Al ser capturado por los aliados, se dedicó al transporte de refugiados desde Singapur, primero a Sumatra y después a Bombay. Este fue el modesto buque seleccionado para transportar a un equipo de voluntarios a Singapur, que ahora se había convertido en una importante plaza fuerte japonesa. Su misión, cuyo nombre en clave era Operación Jaywick, consistía en entrar en la bahía de Singapur a bordo de canoas Folbot de dos plazas e inutilizar con minas tipo lapa los buques mercantes allí anclados. La utilización del *Krait* y la propia Operación Jaywick había sido idea del comandante Ivan Lyon, un montañés de Gordon que había servido como oficial de inteligencia en el cuartel general de Singapur antes de la ocupación japonesa. Al tener







**Abajo a la izquierda: soldados japoneses celebrando su meteórica victoria sobre la isla de Singapur. Izquierda: algunos de los hombres que participaron en la Operación Jaywick: primera fila, Carse, Davidson, Lyon, Campbell (que tomó parte en la organización de la operación) y Page. Segunda fila (con uniforme de marinero) Crilly, Cain, McDowell y Young. Ultima fila, Berryman, Marsh, Jones y Huston. Abajo: con su nueva imagen, el *Krait* en medio de una fuerte marejada.**

que abandonar la ciudad, había prometido que volvería y que tomaría al asalto su puerto. En la misión participarían Lyon y su segundo, el teniente de navío Donald Davidson, de la Royal Navy, que era un fanático de la forma física, capaz de perseguir a un animal en la jungla con la misma facilidad con que lo haría un nativo.

Para reclutar personal para la operación, se buscaron voluntarios en la marina australiana, todos con 18 años de edad y sin haber estado nunca en la mar, con muy poco tiempo de servicio activo en la marina. Al igual que los hombres de la Compañía Independiente de Australia, los voluntarios empezaron enseguida su entrenamiento de comandos y durante los primeros meses de 1943 se pasaron 18 horas por día trabajando en su adiestramiento operativo en Refuge Bay, al norte de Sidney. Aprendieron a inutilizar armas, trepar con cuerdas en la oscuridad y a matar con cuerdas, a mano, con cachiporras, cuchillos y machetes. Navegaron largas distancias en las rompientes de las playas situadas al norte de Sidney y por la noche practicaron el camuflaje y las maniobras a ciegas. Con el tiempo, los 40 voluntarios fueron reducidos a 17, y finalmente fueron seleccionados cinco de éstos para la misión. También se unió a ellos un minero galés, el cabo R. G. Morris del Real Cuerpo Médico del Ejército.

Mientras tanto, Ted Carse estaba ocupado reclu-

# LA INCURSION DEL KRAIT

tando a su tripulación y aprestando el *Krait* para su misión. Se incorporaron como maquinistas un fogonero naval y un marinero procedente de la marina mercante. También entró a formar parte del grupo el capitán Bob Page, del ejército australiano, cuyo padre había muerto siendo prisionero de los japoneses, y un joven telegrafista naval llamado Horrie Young, así como un cocinero llamado Crilley cuya especialidad recibió muy pronto el nombre de «Pancakes Andy». Ted Carse llevó entonces el *Krait* a Cairns, al norte de Queensland, donde se le instaló un nuevo motor Gardiner de seis cilindros y se le incorporó su armamento. Las armas incluían dos cañones Lewis, dos Brens, ocho Stens y ocho metralletas Owen, además de un número suficiente de revólveres para todos. Se trasladaron a bordo varios centenares de granadas de mano, así como mortíferos cuchillos y puñales arrojadizos. Con la instalación de cuatro canoas Folbot y los potentes explosivos de plástico y las minas de lapa, el buque estaba listo para zarpar.

El 9 de agosto de 1943, Ted Carse ordenó salir al *Krait* del puerto de Cairns para cubrir las 2400 millas que le separaban del Golfo de Exmouth, en el extremo más alejado de Australia, lugar de comienzo de la Operación Jaywick. A bordo iban 14 hombres: cuatro soldados y diez marineros. El viaje transcurrió sin incidentes y con sus bodegas repletas el buque estaba listo para zarpar nuevamente de la base americana. Los marineros americanos del buque almacén Chanticleer gritaban: «¡Hasta pronto!», pero el *Krait* iba hacia el norte, no hacia el sur.

Una vez fuera del puerto, el comandante Lyon ordenó inmediatamente que no se tirara por la borda residuo alguno. Todo tenía que ser recogido en latas y hundido. Se repartieron sarongs a todos los hombres y un tinte oscuro para untarse en la piel, adquiriendo la apariencia de los isleños del Pacífico. A continuación izaron una sucia bandera japonesa, el tipo de enseña que cabía esperar en un buque mugriento.

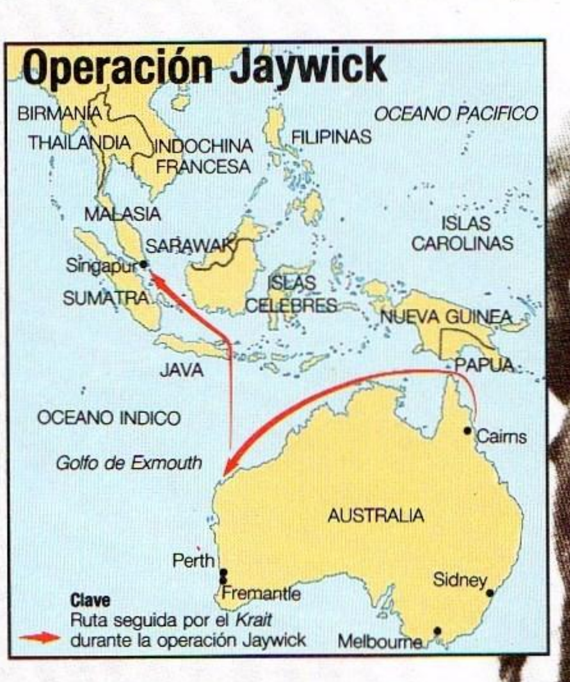
**El capitán Page les enseñó las cápsulas. «Se ponían debajo de la lengua —dijo— y causan la muerte en cinco segundos. Son de cianuro»**

Entre las islas indonesias de Bali y Lombok se encuentra el estrecho de Lombok Strait, que en algunos puntos sólo tiene 12 millas de anchura, aunque su profundidad es de 4.000 pies: se trata de un canal que enlaza el Océano Indico con el Mar de Java. Carse había sido advertido de la existencia de grandes corrientes, pero resultaron mucho más fuertes de lo esperado y durante algún tiempo el *Krait* no consiguió avanzar nada. Ellos sabían ya que el buque estaba bajo la vigilancia de los puntos de observación japoneses situados en la costa. Finalmente, cuando empezó a cambiar la marea, el *Krait* consiguió avanzar.

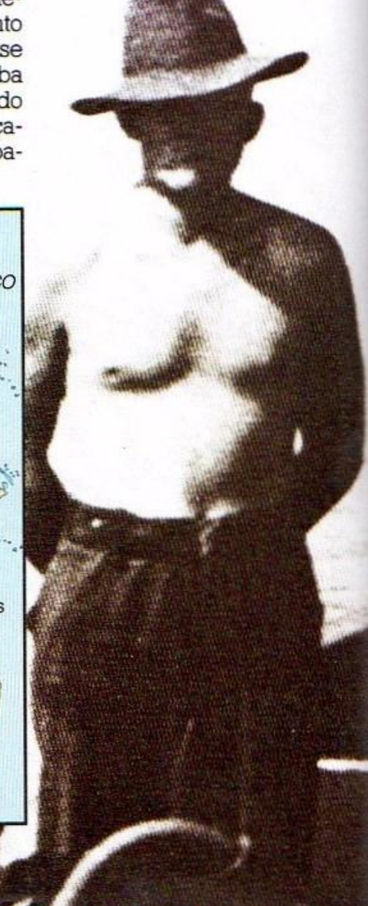
Posteriormente Ted Carse solicitó un momento de atención para que el capitán Page, que se había incorporado al ejército procedente de una facultad de medicina, les mostrara las cápsulas que los canoístas iban a llevar con ellos. «Se ponen debajo de la lengua —les dijo— y causan la muerte en cinco segundos. Son de cianuro». Confiaba en no tener que llegar a probar la eficacia del cianuro. Como en caso de ser capturados, casi con seguridad serían torturados por los japoneses, Lyon y Davidson estaban encargados de disparar sobre sus compañeros y a continuación sobre sí mismos.

En la mayoría de los casos, la bandera japonesa que ondeaba en el *Krait* era suficiente para ahuyentar a los barcos de pesca que se encontraban durante su viaje hacia el norte. Con frecuencia se veían hidroaviones japoneses y barcos de patrulla que hacían pasadas regulares. En las islas de ambos lados, los reflectores y los claros de lo alto de las colinas indicaban las posiciones de los puestos de observación. Finalmente vieron un brillo de luces en el horizonte. El viaje desde Cairns a Singapur había durado 50 días. El teniente de navío Davidson tomó entonces el mando. Dio órdenes para que sólo participaran en el golpe tres equipos de canoas: el cuarto se mantendría en reserva. Las tripulaciones de las canoas incluían a Lyon con el marinero distinguido Huston, Davidson con el marinero distinguido Falls y Page con el marinero distinguido Jones. Las negras canoas Folbot de 17 pies fueron cargadas de minas, municiones, comida y agua. Cada canoa llevaba tres grupos de minas más uno de repuesto, mecha y fulminante, mecanismos de tiempo, dos fijaciones magnéticas y un corto palo con el que fijar las minas magnéticas de lapa por debajo de la línea de flotación. Los hombres oscurecieron nuevamente su piel y vistieron un traje negro de seda para el agua encima de una camisa caqui, asegurando bien sus tobillos y muñecas. Cada hombre recibió un revólver del 38 con 100 municiones, un cuchillo, una cahiporra de goma, una brújula y un botiquín que incluía morfina. Finalmente recibieron las cápsulas de cianuro, pero sin llegar a saber que sólo era la segunda vía de escape en el caso de captura inminente.

La cita entre el *Krait* y las canoas se concertó para la medianoche del 1 al 2 de octubre. Lyon y Davidson conocían bien la zona de Singapur y eligieron como punto de cita una isla llamada Pompong, del archipiélago de Rhios que se extiende desde Malasia casi hasta Borneo. Aunque la isla estaba a 50 millas de Singapur —lo que significaba un largo trecho para los canoístas inevitablemente debilitados tras 50 días de forzosas privaciones, 14 de ellos sometidos a los calores tropicales— se eligió por considerarla un seguro refugio para el *Krait*. Lyon quería partir directamente hacia Australia tan pronto como se traspasara el plazo límite, pero Ted Carse insistió en que volvería 24 horas después si faltaba alguna tripulación por regresar. Una vez acordado este punto, los miembros de la tripulación y los canoístas se despidieron y las canoas Folbot desapa-




**Entre los buques que sufrieron las atenciones de los canoistas de la Operación Jaywick y sus minas de lapa, estaba un mercante de transporte de tropas (arriba) y el tanque de 10.000 toneladas Sinoku Maru (abajo). Las 40.000 toneladas enemigas inutilizadas por la expedición justificaban ampliamente el gran esfuerzo y el minucioso planeamiento del grupo de combate. Abajo: comandos y tripulantes fotografiados a bordo del *Krait* durante su aprovisionamiento en la base naval americana del Golfo de Exmouth antes de la aventura.**





recieron en la oscuridad. Ted Carse comentó más tarde: «Sentí de repente cómo se nublaban mis ojos. Era asombroso que a un hombre tan viejo y curtido, con una larga experiencia de mar, se le escapasen ahora las lágrimas».

A media noche del 26 al 27 de septiembre, las Folbots arribaron a un rocoso islote deshabitado para dormir. La corriente había sido especialmente fuerte y sólo habían conseguido una media de dos millas por hora, faltando todavía bastante para llegar a la isla de Dongas, a ocho millas de Singapur. Mientras dormían cuatro de los hombres, dos montaban guardia ante la posible aparición de patrullas o aviones japoneses. También observaban los accesos a Singapur en busca de posibles objetivos. Esa misma noche vieron un convoy que totalizaba 13 grandes buques mercantes.

A la noche siguiente las canoas fueron arrastradas hasta el borde del agua y cargadas. Después de cuatro horas de boga, resultó evidente que no llegarían a Singapur. Avanzaban en contra de la marea a dos millas de la bahía, con las canoas desviándose constantemente de su ruta y forzando a sus tripulantes a gastar un esfuerzo extra por mantenerlas a rumbo. A medianoche Davidson dio un silbido y las canoas recibieron orden de regresar independientemente a Dongas, que habían rebasado esa tarde. En ese momento los hombres estaban cansados, con las espaldas doloridas, las manos llenas de ampollas y las piernas agarrotadas tras la prolongada estancia en las estrechas y abarrotadas canoas.

Como primera maniobra de la noche siguiente, las canoas se dirigieron hacia una árida isla más cercana a Singapur y desde allí se repartieron los objetivos.

Muy pronto las tripulaciones estuvieron cerca de los muelles y los equipos de soldadura que había sobre ellos esparcían sobre el mar una misteriosa luz parpadeante.

Las canoas ya estaban buscando sus blancos. Page y Jones navegaron a la sombra de un gran carguero y Jones colocó la fijación magnética procurando hacer el menor ruido posible. Page preparó las minas de lapa fijando la primera en el palo sumergiéndola a cuatro pies por debajo de la superficie. Colocó otras dos más, tras hacer Jones que la canoa fuera avanzando junto al costado del buque.

**Atacaron un mercante tan oxidado que tuvieron que arrancar la herrumbre con sus uñas para poder fijar las minas de lapa**

En Australia habían practicado la maniobra un millar de veces y ahora, una vez concluida, pasaron junto a la cadena del ancla mientras los resplandores de los equipos de soldadura brillaban directamente sobre ellos. Justo encima, un centinela japonés, con su fusil colgado al hombro, miró al mar y escupió en el agua junto a ellos. Sabían muy bien que en un ataque ideal con minas de lapa el bote debía desplazarse cubierto por el gran casco del buque, pero con una marea de seis nudos, tenían que autopropulsarse con gran esfuerzo para alcanzar los otros barcos. Atacaron otro carguero, después otro más, tan oxidado que tuvieron que arrancar la herrumbre con sus uñas para poder fijar las lapas al casco de acero. Entonces, justo en el momento en que Page estaba aprestando la última lapa, miró hacia arriba y vio a un tripulante mirándoles fijamente. Rápidamente buscó el detonador de emergencia, el que contenía una diminuta espoleta, diseñado para ser utilizado sólo en caso de ser descubiertos. Pero la cara se retiró y se oyó el ruido de un interruptor de la luz que se apagaba. Evidentemente les había tomado por una canoa de pescadores malayos.

Mientras tanto, Lyon y Huston no habían tenido tanta suerte. Confundidos por las luces de la costa, habían remado durante más de dos horas sin localizar ningún blanco. Finalmente encontraron un gran buque tanque y decidieron colocar allí sus lapas. Por su parte Davidson y Falls estuvieron a punto de ser abordados por un rápido remolcador de altura, teniendo que remar furiosamente para escapar. Oyeron desde el mar las canciones y los gritos de los japoneses en el club de yates de Singapur. Los dos primeros barcos que encontraron eran demasiado pequeños para las minas de lapa y la dársena Empire, que estaba llena de barcos grandes, estaba demasiado bien iluminada. Evitando por poco un sampán, se aproximaron a una hilera de buques separada del centro comercial y colocaron todas sus lapas en rápida sucesión. A continuación iniciaron su boga de retirada. Muy pronto las embarcaciones de patrulla tomaron los accesos a la bahía y los aviones rastrearon la zona. Habían sido destruidas 40.000 toneladas de buques mercantes japoneses, incluidas las 10.000 toneladas del buque tanque Sinkoku Maru.

Después de 33 horas de boga, Davidson y Falls llegaron a la isla Pompong. La llegada se produjo 23 horas antes de la fijada para el encuentro con el *Krait* y durante 15 horas durmieron exhaustos junto a su escondida canoa. En la isla Dongas, las otras dos tripulaciones decidieron asumir el riesgo de remar durante el día para llegar a tiempo a Pompong, confiando en que los japoneses les tomarían por canoas de pescadores.

El *Krait* llegó a la cita con media hora de retraso. Para su tripulación la espera fue larga y ansiosa: incluso Ted Carse llegó a ordenar que se aprovechara el tiempo picando el casco durante el período de espera. Decidiendo que no importaba si había japoneses esperándoles en la oscuridad, Ted Carse gritó: «¡Ah del barco!». Toda la tripulación estaba en zafarrancho de combate cubriendo la playa con sus Brens, Stens y Owens. «No disparen si no disparan ellos» dijo Carse al ver una sombra que se movía

**Abajo: Singapur, la base naval clave para las operaciones en el Pacífico: su puerto está lleno de buques mercantes calentando motores para hacerse a la mar. Los canoístas de la Operación Jaywick se aprovecharon de la miriada de pequeños botes malayos existentes en la zona ya que en la oscuridad podían hacerse pasar por uno de ellos y pasar inadvertidos por los centinelas japoneses que había a bordo de sus blancos. Derecha: una espesa capa de humo flota sobre las aguas cercanas a Singapur. Al fondo a la derecha, el jefe de la expedición, comandante Ivan Lyon muestra su contento durante el regreso a casa.**



por el agua. En ese momento Davidson golpeó la borda y dijo: «es bueno estar de vuelta».

Con las primeras luces llegaron las otras tripulaciones no pudiendo ver al *Krait* que ya se había adentrado en el estrecho. Próximos al agotamiento total, se habían equivocado de playa. Page decidió que si el *Krait* no volvía requisarían un junco y navegarían hasta Ceilán, cosa que él ya había hecho antes. Estaban sin víveres y Lyon decidió organizar una expedición al interior para comprar comida en un kampong malayo. Era arriesgado, pero necesitaban la comida.

Aquella noche oyeron el «¡Ah del barco!» de Carse y enseguida estuvieron a bordo. Cerca de la isla de Lombok un destructor japonés navegó paralelamente a ellos durante más de media hora. Todos se pusieron en sus puestos de combate, preparándose para llevar a cabo el plan de emergencia consistente en situarse junto al buque, empezar a disparar y hacer explosionar el *Krait*, a ellos mismos y al navío japonés. Pero el buque japonés cambió de rumbo, dirigiéndose hacia Bali.

El 19 de octubre el *Krait* echó el ancla en la base americana del Golfo de Exmouth. Había navegado durante 72 días y había recorrido 5.000 millas. De aquellos días, 33 habían transcurrido en aguas controladas por los japoneses y a la vista de las patrullas y los puestos de observación. Años después podía verse al *Krait* trabajando como barcaza maderera en Borneo. Fue comprado por suscripción pública, restaurado y ahora navega entre Pittwater y Sidney.

No todos los hombres tuvieron tanta suerte. El comandante Ivan Lyon proyectó otra expedición a Singapur a la que denominó Rimau, la palabra malaya con la que se designa al rugiente tigre que llevaba tatuado en su pecho. En esta operación tomaron parte 23 hombres, la mayoría de ellos procedentes del ejército y la marina australianos. Entre ellos figuraban seis de la expedición Jaywick: Davidson, Page, Falls, Marsh, Huston y Lyon. Ninguno sobrevivió: murieron todos en la lucha con los japoneses o fueron capturados y ejecutados.





# ASES DE LA GUERRA DE INVIERNO

**Enfrentados a una fuerza soviética muy superior, los pilotos de la Fuerza Aérea Finlandesa realizaron un heroico esfuerzo en la defensa de su país**

## LA FUERZA AEREA FINLANDESA

La Fuerza Aérea de Finlandia se formó en 1918, consistiendo inicialmente en una abigarrada colección de aviones de importación. En 1919 una misión militar francesa acometió su reorganización, pero en 1924 la tarea fue transferida a manos británicas sobre cuya aviación fue modelada la aviación finlandesa: muchos instructores y algunos aviones procedían de la RAF. La marina norteamericana suministró el Buffalo Brewster B-239, aunque para entonces los fineses empezaban ya a ser menos dependientes de las importaciones al iniciar la fabricación bajo licencia del Fokker D.XXI.

La Fuerza Aérea fue organizada en tres regimientos, el primero (apoyo en tierra y reconocimiento) estaba compuesto de cuatro escuadrones, cada uno de los cuales constaba de tres escuadrillas con cuatro aviones; el segundo (defensa de caza) tenía dos escuadrones, cada uno de los cuales contaba tres escuadrillas; el tercero (bombardeo y reconocimiento a larga distancia) comprendía dos escuadrones con tres escuadrillas cada uno. Había además dos escuadrones para reconocimiento naval, tres regimientos de adiestramiento operativo y una escuela de combate aéreo. La fuerza de caza comprendía únicamente a los escuadrones del 2.° Regimiento del teniente coronel Riku (Lentorykmentti 2).

Al empezar la guerra, la aviación finlandesa estaba muy por debajo de sus enemigos, pero luchó duramente e inflingió grandes pérdidas a la fuerza aérea roja, alcanzando 208 victorias.

Arriba: la insignia de piloto de la F. A. Finlandesa.

Abajo a la izquierda: el piloto de caza Eino Luukkanen tras su ascenso a capitán. Totalizó 620 horas de vuelo de combate durante 440 misiones, ganando en total 54 derribos. Abajo a la derecha: el Grupo de Combate L en Värtsilä en 1940. Luukkanen es el quinto por la derecha. El séptimo es su sustituto Tatu Huhanantti, inspirado piloto y excelente tirador que resultó derribado poco después de que se tomara esta fotografía. Gravemente herido durante un violento combate, consiguió cargar contra uno de sus oponentes rusos y derribarlo en sus últimos momentos. Abajo: un Yak-7A soviético derribado a orillas del lago Laatokka en 1943.

El 6 de octubre de 1939 el teniente Eino Luukkanen de la Fuerza Aérea Finlandesa recibía el siguiente telegrama: «Permiso cancelado. Incorpórese inmediatamente a su unidad». Hizo rápidamente sus maletas y antes de una hora estaba a bordo de un tren que le llevaba a reunirse con su escuadrón en Uti, haciendo mientras tanto toda clase de especulaciones acerca del mensaje. Llegó a la base a primera hora de la mañana siguiente, descubriendo que, como resultado de las continuas exigencias soviéticas sobre el suelo finlandés, Finlandia había iniciado la movilización. El escuadrón de Luukkanen había recibido instrucciones para trasladarse inmediatamente al campo de aviación de Immola, cerca de las vitales centrales energéticas de Imatra, y de estar lo antes posible en condiciones de entrar en combate.

La Guerra de Invierno entre la Unión Soviética y Finlandia se inició el 30 de noviembre de 1939 con una ofensiva soviética terrestre en gran escala en la frontera finlandesa, además de fuertes bombardeos sobre Helsinki y otras ciudades del sur de Finlandia. Los soviéticos desplegaron 19 divisiones, cinco brigadas acorazadas y 800 tanques. Los fineses, con sólo 9 divisiones, 100 tanques y la cuarta parte de hombres, lucharon con gran valentía utilizando una táctica de guerrillas de alta movilidad. Se trataba de un auténtico enfrentamiento entre David y Goliat.

Las perspectivas en el aire eran aún más desalentadoras. Los pilotos de caza debían enfrentarse con una aplastante superioridad de potencia aérea: la aviación finlandesa sólo pudo reunir 114 aviones operativos para enfrentarse a un ataque inicial de unos 900 aviones soviéticos. Finlandia era una diminuta nación que estaba sola. Sin embargo, si los soviéticos habían previsto una fácil victoria, pronto quedaron desilusionados. Los fineses, luchando por la independencia de su patria, en unas condiciones meteorológicas atroces y en un territorio que conocían bien, se mostraron como enemigos formidables.

El mismo día de la primera ofensiva rusa, el 24.º Escuadrón de Vuelo de Finlandia (Lentolaivue

## LA GUERRA DE INVIERNO

**Durante el invierno de 1939-40, después de la caída de Polonia y antes de la invasión alemana de Noruega, sólo había combates decisivos en una esquina de Finlandia. En 1938, Rusia había solicitado permiso para construir bases aéreas y navales sobre suelo finlandés. Las peticiones se convirtieron en exigencias y las relaciones se fueron haciendo cada vez más tensas hasta que en otoño de 1939 el gobierno finlandés ordenó la movilización como respuesta a la ocupación soviética de Estonia, Latvia e Lituania.**

**Fue entonces cuando se produjo el infame incidente de Mainila. Los rusos pretextaron que los guardias fronterizos finlandeses habían dado muerte desde el otro lado de la frontera a un suboficial ruso y a varios soldados. Como resultado inmediato, Rusia lanzó el 30 de noviembre de 1939 un ataque masivo contra Finlandia, al que se conoce como la Guerra de Invierno.**

**Para oponer a las 19 divisiones soviéticas y a las cinco brigadas acorazadas, el mariscal Carl von Mannerheim sólo contaba con nueve divisiones y 100 tanques para luchar contra los más de 800 soviéticos. Pero la familiaridad con las bajas temperaturas y su disciplina e imaginación hicieron que el enemigo terminara por llamarles la «muerte blanca» por el camuflaje blanco que utilizaban en las**



**operaciones invernales.**

**Los rusos volvieron a atacar en febrero de 1940 con una ofensiva masiva hasta que las enormes pérdidas sufridas por los finlandeses les obligaron a aceptar una paz que les costó grandes zonas de su territorio.**

**Desde marzo de 1940 hasta junio de 1941 el país estuvo en paz. Sin embargo, Rusia empezó a atacar nuevamente a Finlandia por permitir el paso de suministros a los alemanes, coincidiendo el acuerdo con Alemania para montar un ataque en el lago Ladoga con la Operación Barbarroja. Comenzaba la Guerra de Continuación. El ataque final se producía en junio de 1944, con un tremendo despliegue de fuerzas por los rusos, viéndose el gobierno finlandés obligado a capitular.**



24) fue equipado con monoplanos Fokker D.XXI, mientras que su unidad hermana, el 26.° Escuadrón de Vuelo estaba en proceso de transformación desde los viejos biplanos Bristol Bulldog Mk IVA a los nuevos cazas. Se decidió que las dos escuadrillas del 26.° Escuadrón de Vuelo equipado con los D.XXI fueran transferidas al 24.° Escuadrón a fin de aumentar su fuerza hasta cinco escuadrillas. En el 26.° Escuadrón quedó una sola escuadrilla de 10 Bulldogs que a pesar de estar desesperadamente superada por la mayoría de los aviones soviéticos consiguieron cuatro victorias antes de ser sustituidos por los más modernos Gloster Gladiators y Fiat G.50 en enero y febrero de 1940. Sin embargo, inicialmente fueron los 35 Fokker D.XXI del 25.° Escuadrón basado en Immola los que tuvieron que llevar todo el peso de la lucha en el aire.

El comandante del 24.° Escuadrón era el capitán Gustaf Erik Magnusson, que llegó a conseguir cuatro victorias aéreas durante la Guerra de Invierno, alcanzando la más alta condecoración de Finlandia: la Cruz de Mannerheim, que ganó en 1944. La 1.ª Escuadrilla estaba mandada por el capitán E. Carlsson; la 2.ª que fue destinada a Suur-Merijoki, estaba mandada por el teniente Vuorela; por último, la 3.ª Escuadrilla estaba mandada por el teniente Eino Luukkanen. Todas estaban compuestas por seis aviones. La 4.ª Escuadrilla, mandada por el propio Magnusson, contaba con siete D.XXI. La 5.ª Escuadrilla, mandada por el teniente L. Ahola era la más fuerte con 10 cazas. Cada escuadrilla podía operar como unidad independiente del Escuadrón. Además de los pilotos, oficiales y suboficiales, cada escuadrilla tenía asignados unos 30 hombres de apoyo en tierra. El trabajo de estos técnicos tenía que ser desarrollado al aire libre, con temperaturas bajo cero y con frecuencia en malas condiciones de luminosidad.

El 30 de noviembre de 1939, día en que comenzó la Guerra de Invierno, el 24.° Escuadrón de Vuelo tuvo poco éxito. Una escuadrilla salió precipitada-



Abajo a la izquierda: cazas soviéticos I-16 entrando en acción. Extremo derecha: el coronel Lorents, «padre» de la fuerza de caza soviética y el coronel Magnusson. Arriba a la izquierda: Jätti Lehtovaara consiguió 44 victorias, siendo recompensado con la codiciada Cruz de Mannerheim. Izquierda: Pentti Tilli, cuyo avión cayó envuelto en llamas cuando fue sorprendido por seis cazas enemigos, poco después de despachar a su quinta víctima. Arriba: Eino Juutilainen, el gran as aéreo

**La Guerra de Invierno. Nov. 1939-Feb. 1940**

**En octubre de 1939 la Unión Soviética planteó a Finlandia ciertas exigencias sobre bases en su territorio. Las negociaciones no condujeron a nada y el 30 de noviembre los soviéticos iniciaron la invasión. Los finlandeses, altamente superados en número organizaron una valerosa defensa contra los ejércitos soviéticos. En el aire, los Fokker D.XXI del 24.° Escuadrón de Vuelo, establecido inicialmente en Immola, soportaron el peso del ataque soviético, alcanzando en la Guerra de Invierno 120 victorias.**



mente a interceptar una incursión de bombardeo en Vipuri, pero perdió a los aviones enemigos. Los vientos helados y las tormentas de nieve intermitentes se añadían a las demás dificultades de los defensores, haciendo con frecuencia el vuelo imposible. Al día siguiente, el teniente Luukkanen y su tripulante Viktor Pytosia estaban patrullando en la zona de Imatra cuando divisaron un par de bombarderos soviéticos y se lanzaron inmediatamente a su persecución. Luukkanen lo cuenta así:

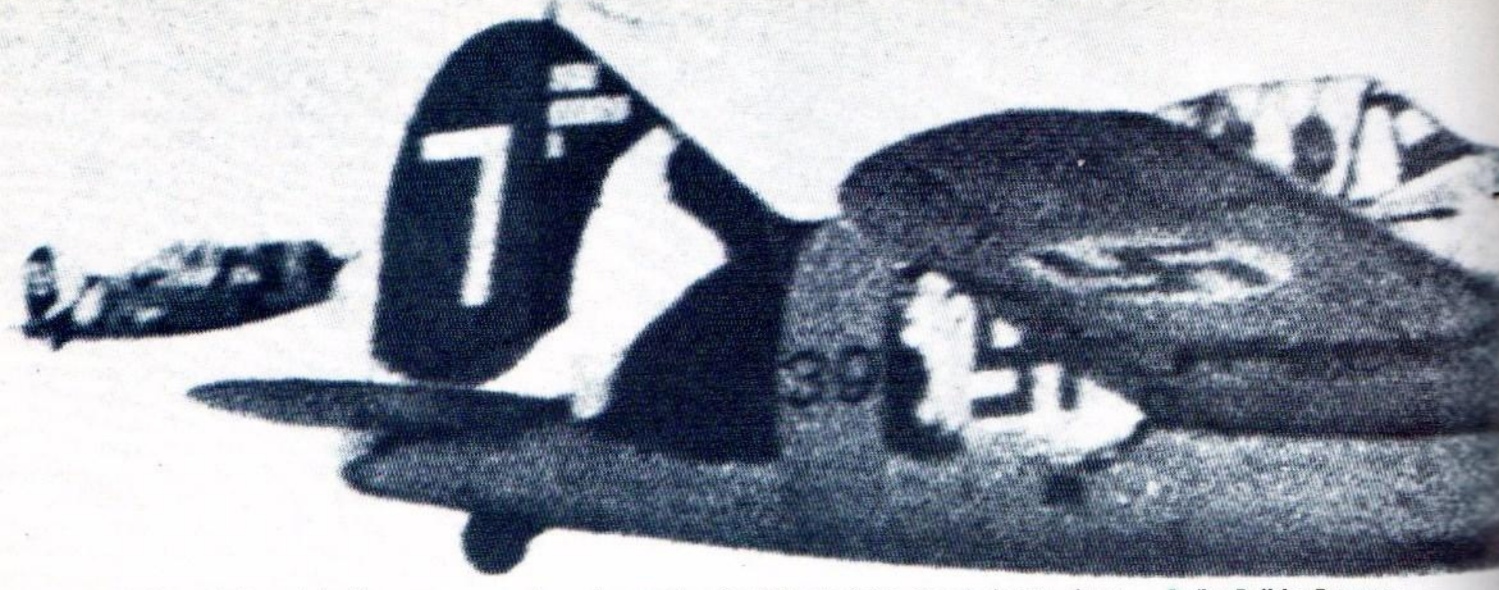
«El bombardero más próximo se agrandó rápidamente ante mi vista. Cuatrocientas, trescientas, doscientas, cien yardas. Nunca había plantado con tanta firmeza mis pies sobre los pedales de los timones ni mis manos habían asido tan fuertemente la palanca de control, ni mis ojos habían estado tan fijos en el punto de mira como en aquellos momentos. Apreté el disparador y vi cómo mis balas trazadoras se curvaban hacia el bombardero. Al mismo tiempo podía ver unos brillantes resplandores naranja tras mis parabrisas. El artillero de popa estaba disparando sobre mí lo mejor que podía. El blanco llenaba ahora completamente el campo de mi alza y me vi forzado a virar bruscamente a estribor para evitar la colisión. Hice virar el Fokker y nuevamente tuve al bombardero en mi punto de mira. El artillero de popa continuaba lanzando llamaradas contra mí; podía ver sus balas trazadoras pasando a mi alrededor. Pero en la excitación del momento no sentía la sensación de peligro. Maniobré para quedar completamente a salvo de mi oponente.

En este momento nuestra altitud había disminuido a 500 pies y de repente se desprendieron del bombardero varios grandes objetos. El piloto había decidido lanzar su cargamento de bombas para aligerar su avión y la explosión de las minas sacudió a mi pequeño Fokker como un trozo de paja movido por el viento. Nuevamente volví a situar mi avión tras la cola del bombardero. Un poco más de aceleración y ya le tenía perfectamente centrado en la mira. ¡Esta vez no podía fallar!

Apreté el gatillo, pero justo cuando salía mi primera ráfaga el piloto del bombardero sacó su tren de aterrizaje que, actuando como un freno aerodinámico, disminuyó inmediatamente la velocidad del avión obligándome a elevar la nariz del Fokker para no estrellarme contra los soviéticos. Evidentemente el piloto ruso conocía su oficio. Sin embargo, yo no tenía intenciones de ser sorprendido una segunda vez y me lancé nuevamente al ataque ajustando el acelerador de forma que mi velocidad se adaptara a la del bombardero. Lancé una larga ráfaga contra su motor de estribor desde una distancia no mayor que 50 metros y su cubierta empezó a vomitar un sucio humo grisáceo. La hélice giró unos momentos deteniéndose después y el bombardero hincó su morro, rebasando un bosquecillo y yendo a estrellarse en un pequeño campo.»

## El artillero de cola estaba abriendo fuego contra mí, pero en la excitación del momento yo no sentía la sensación de peligro

Esta fue la primera victoria finlandesa en la Guerra de Invierno. Pyotsia realizó dos pasadas sobre el segundo bombardero, pero éste consiguió escapar entre las nubes. No obstante, iba a tener nuevas oportunidades de combatir en los próximos meses, terminando la Guerra de Invierno como el segundo gran as de la aviación finesa con siete victorias y media. Al finalizar el día el 24.° Escuadrón informaba del derribo de otros nueve bombarderos soviéticos a costa de la pérdida de sólo un Fokker D.XXI, sien-



do el jefe de la unidad, capitán Magnusson, uno de los pilotos victoriosos.

El 2 de diciembre el tiempo empeoró y las violentas tormentas de nieve pusieron fin a todos los vuelos. En tierra, los soldados fineses repelieron todos los ataques contra la Línea Mannerheim que defendía el istmo de Karelia y la zona situada al norte del lago Ladoga, infligiendo humillantes derrotas a las columnas soviéticas mucho más fuertes. Los finlandeses descendían en esquís para encontrarse con las unidades soviéticas y los francotiradores causaban abundantes víctimas entre los soldados soviéticos, mal organizados. Las tormentas de nieve cesaron el 18 de diciembre, dando paso a una calma helada que permitió la reanudación de las operaciones después de que los trenes de aterrizaje de los Fokker D.XXI fueron sustituidos por esquís. Sin embargo, durante una patrulla realizada esa misma mañana, se perdió uno de los preciosos cazas al ser alcanzado el aparato del teniente Luukkanen por el fuego antiaéreo propio:

«Se me acabó el combustible. El motor tosió por última vez y se quedó como muerto. Me acerqué a un campo arado con una pendiente, pero mis cálculos se vieron perturbados por una línea telefónica que apareció súbitamente ante mi vista, obligándome a hundir la nariz del Fokker para pasar por debajo. Los esquís chocaron violentamente contra la tierra sacudiendo todos mis huesos: los correajes me cortaban los hombros.

El avión rebotó realizando un vuelo de 100 pies y volviendo a caer sobre sus esquís con un segundo impacto terrible. Yo tenía el mismo control que si estuviera intentando dominar a un caballo desbocado. El timón no tenía ya el menor efecto y el morro se hincó en una zanja de drenaje. Todo fue extremadamente rápido. Las alas del Fokker sobresalían de la zanja, la cola apuntaba hacia el cielo y yo me quedé colgando de mi cinturón de seguridad a unos 10 pies del suelo.»

De esta forma su 3.ª Escuadrilla se vio reducida a cinco aviones, hasta que llegaron refuerzos el 23 de diciembre. La guerra en el aire se endurecía.

## El piloto se estremeció ante la visión de un aviador ruso empalado en una de sus ametralladoras

El 19 de diciembre, dos días después del accidente de Luukkanen, el 24.° Escuadrón interceptó una formación de bombarderos escoltada por cazas Polikarpov I-16, consiguiendo derribar a 11 de los bombarderos y dos aparatos de escolta, sin tener pérdidas propias. La 3.ª Escuadrilla, mandada por el sustituto de Luukkanen, teniente Tatu Huhanantti, fue artífice de cinco de estas victorias. Uno de los pilotos triunfantes fue el sargento Eino «Illu» Juutilainen cuya primera victoria fue el derribo de un Ilvushin DB-3. Cuando terminó la Guerra de Continuación en septiembre de 1944, se había convertido en el piloto con más éxito de toda Finlandia, con un total de 94 victorias. Otro piloto de la 3.ª Escuadrilla que consiguió triunfos en aquel combate fue el sargento Pentti Tilli. Acababa de dar por finalizado su ataque cuando una violenta sacudida del ala hizo virar su avión hacia la derecha. Al mirar hacia afuera de su cabina. Tilli quedó estremecido ante la horripilante visión de un aviador ruso ensartado en uno de los cañones de su ala.

Tuvo grandes dificultades para liberarse de este inoportuno fardo, resultando el control especialmente difícil por el paracaídas del ruso. Poco a poco el paracaídas se fue desintegrando y al final el cuerpo también cayó, permitiendo a Tilli regresar con su avión a la base, con sólo unas siniestras manchas en la estructura. Al día siguiente, el teniente Huhanantti proclamaba su primera victoria tras el ataque sufrido por la base del 24.° Escuadrón en Immola. Todos los pilotos de la 3.ª Escuadrilla tenían al menos un avión enemigo en su haber.

El escuadrón fue transportado con carácter forzoso el 23 de diciembre, fecha en que 18 Fokker D.XXI cubrieron una retirada finlandesa en el frente de Summa: fueron abatidos 11 aviones soviéticos a cambio de un D.XXI. Dos días más tarde, la 3.ª Escuadrilla, reforzada con dos pilotos de la 1.ª Escuadrilla con sus correspondientes aparatos, recibió orden de trasladarse a Värtsilä para proporcionar cobertura a las tropas del IV Ejército que luchaba al norte del lago Ladoga. Este destacamento fue conocido como Grupo de Combate L (Osasto L), tomando la inicial del sobrenombre con el que era conocido su comandante Luukkanen. El 28 de diciembre de 1939, el cuartel general del 24.° Escuadrón fue trasladado desde Immola hasta Joutseno en la frontera. Los D.XXI se enfrentaron entonces numerosas veces en breves pero violentos combates con los ligeros cazas rusos I-15. Pero a pesar de la maniobrabilidad muy superior de estos pequeños biplanos, la vista más aguda de los pilotos fineses y su destreza en el vuelo, permitieron mantener el equilibrio.

A final de año, el 24.° Escuadrón contaba en su haber la destrucción de 10 cazas soviéticos, como parte del total de 50 victorias conseguidas. Luukkanen describe así un reñido combate aéreo con I-16:

«Los pilotos finlandeses y rusos disparaban por igual rápidas ráfagas cada vez que su enemigo se

**Arriba: Buffalos Brewster B-239 llevando el famoso emblema del lince, todavía usado por el 31.° Escuadrón de Caza. Extremo derecho: uno de los Fokker D.XXI del 24.° Escuadrón después de tomar tierra con un esquí averiado por el fuego soviético. Derecha: un Gloster Gladiator II recién llegado de Inglaterra en 1940. Abajo, el propio D.XXI. Los finlandeses fabricaron un total de 93 D.XXI bajo licencia. LLegaron más aviones de Francia, Italia y Alemania. De hecho, se decía que Japón era virtualmente el único fabricante de aviones no representado, incluyendo Rusia.**






ponía fugazmente en su punto de mira. Hubo un momento en que tuve perfectamente situado a un caza ruso y al momento siguiente era yo el que me estaba esforzando frenéticamente por evitar su fuego. Una y otra vez la suerte cambiaba de signo: las ráfagas eran muy cortas ya que la puntería era extremadamente difícil en tales condiciones pues la lucha realmente se estaba produciendo junto a las copas de los árboles.»

Uno de los más notables combates de la guerra se produjo el 6 de enero de 1940, cuando dos D.XXI interceptaron una formación de siete Ilvushin DB-3 y consiguieron derribarlos a todos. Seis de los bombarderos cayeron bajo las balas del teniente Jorma Sarvanto, de la 4.ª Escuadrilla, que desafió el fuego de los artilleros enemigos consiguiendo regresar a su base, aunque con su

## EL FOKKER D.XXI

**Aunque se trataba del caza más moderno de que disponían los finlandeses, el Fokker D.XXI no era un diseño especialmente avanzado para los estándars mundiales. Sin embargo, era algo totalmente distinto de sus antecesores el Fokker biplano y el monoplano de ala alta. Era un monoplano de ala baja con el tren de aterrizaje fijo, propulsado por un motor de 830 caballos Bristol Mercury VIII radial, que le permitía alcanzar una velocidad límite de 460 kmh. Su autonomía era de 950 km. El armamento incluía cuatro ametralladoras de 7,92 mm con 300 disparos cada una. El prototipo había realizado su primer vuelo en Holanda el 27 de marzo de 1936, adquiriendo Finlandia siete aparatos al año siguiente. La producción bajo licencia se inició en la Fábrica Estatal Finlandesa de Aviones de Tampere. Los D.XXI finlandeses llevaban montados sus cañones en las alas en vez de llevarlos en las dos cubiertas y la mayoría llevaban «zapatos de nieve» en su tren de aterrizaje durante el invierno. Los pilotos finlandeses encontraron que el caza era una estable plataforma de disparo. Sin embargo, no carecía de inconvenientes, por ejemplo, era propenso a las pérdidas de velocidad dejando muy poco tiempo para reaccionar al piloto. No obstante, una vez en combate era capaz de absorber una gran cantidad de impactos.**



**Piloto de caza de la Fuerza Aérea Finlandesa, 1939-1940**

El piloto viste la guerrera azul de la Fuerza Aérea Finlandesa con botas negras. Su gorra lleva el emblema consistente en una hélice con alas sobre el león dorado finlandés; las barras de su bocamanga denotan el grado de capitán.

**Izquierda: Nils «mala suerte» Katajainen, con su primer marcador. Su sobrenombre era irónico: con más vidas que un gato, sobrevivió a la guerra consiguiendo 36 derribos.**

caza lleno de agujeros. Sólo cuando Sarvanto se quedó sin municiones el teniente Per Erik Sovelius se encargó del único bombardero superviviente de la formación, en lo que constituyó su segunda victoria de ese día. Sarvanto terminó la Guerra de Invierno con 12 victorias propias más dos compartidas, siendo el piloto finlandés que más derribos consiguió en el conflicto.

Sin embargo, el 24.° Escuadrón no consiguió sus notables éxitos sin pérdidas. La primera baja sería se produjo el 20 de enero, día en que fueron abatidos ocho bombarderos soviéticos.

El mes de enero hizo un tiempo muy malo, incluso para los propios finlandeses. Estaban a 40 bajo cero. El ejército soviético aprovechó este respiro en la lucha para reforzar y reorganizar sus tropas y durante este mismo período la aviación fue potenciada hasta alcanzar unos 1.500 aviones. También la aviación finlandesa fue reforzada, aunque a una escala mucho más modesta. Desde Europa occidental llegaron los cazas Fiat G-50 y los Morane Saulnier MS 406. Gran Bretaña envió 30 Gloster Gladiator II, pero a pesar de su gran agilidad, fueron considerados lentos, con poca potencia de fuego y con mucha facilidad para incendiarse.

También participaron voluntarios extranjeros, incluyendo todo un escuadrón sueco equipado con gladiadores y Hawker Harts. A pesar de estos bien recibidos refuerzos, no pudieron compensar la creciente capacidad ofensiva de la aviación soviética mucho más numerosa.

A primeros de febrero de 1940, el ejército soviético lanzó un ataque masivo contra la Línea Mannerheim que amenazaba con abrir una brecha por el puro peso de los números. El Grupo de Combate L fue rápidamente desplazado desde Värtsilä a Ruokolahti, donde operó a partir del lago helado de Simaa sobre el frente del istmo de Karelia. A mediados de mes Luukkanen fue ascendido a capitán y su unidad fue reforzada por una escuadrilla de Gladiators del 26.° Escuadrón, quedando separados del resto del 24.° Escuadrón en Joutseno. El 29 de febrero, los D.XXI y los Gladiators del Grupo de Combate L fueron sorprendidos nada más despegar por unos 40 cazas soviéticos I-153 e I-16. Atrapados en una situación muy desventajosa, los pilotos finlandeses sufrieron su derrota más seria de toda la Guerra de Invierno.

A medida que los ejércitos soviéticos avanzaban hacia Vitpuri, el 24.° Escuadrón se vio forzado a replegarse hacia Lemi, donde se le unió el 1 de marzo el Grupo de Combate L. Para entonces resultaba ya claro que el Fokker D.XXI era menos adecuado para enfrentarse a los cazas rusos que los modernos Fiat G.50 y los Ms 406. En consecuencia, durante las últimas dos semanas, el 24.° Escuadrón se dedicó a operaciones de bombardeo y escolta de los Bristol Blenheim. El 13 de marzo Finlandia reconocía lo desesperado de su situación y concluía un armisticio con la Unión Soviética.

La gallarda resistencia del país ante un enemigo muy superior había cautivado la imaginación del mundo entero. Durante la mayor parte de la guerra el 24.° Escuadrón había llevado el peso del combate aéreo, habiendo conseguido unas 120 victorias aéreas a costa de la pérdida de sólo 11 Fokker D.XXI. Este gran récord fue mantenido por el Escuadrón durante la Guerra de Continuación de 1941-1944 en la que cosechó otras 781 victorias.

**En febrero de 1942, el 2.° de Paracaidistas lanzó una incursión contra las instalaciones alemanas de radar en Bruneval. El general de división John Frost, que mandaba a los paracaidistas, nos cuenta los detalles de su primera misión importante**

En el aeródromo de Thruxton nos sentamos a bordo del vientre de un negro Whitley, lento, incómodo, lleno de corrientes de aire y aparentemente de lo más vulnerable, a la espera de despegar para realizar una incursión sobre la costa de Francia, ocupada por el enemigo. Ha habido tanta gente que ha descrito lo que se siente cuando se vuela hacia el combate, que siento dudas al mencionar nuestros sentimientos de camino hacia Francia. No se trataba de un ejército; íbamos en gran parte solos.

El objetivo global de la operación era desmantelar las partes vitales de la moderna estación radar alemana de Bruneval y trasladarlas a Inglaterra. Nuestra fuerza, consistente en 120 hombres, debía saltar media milla tierra adentro en tres grupos principales, empezando a las OO,15 horas del día 28 de

Abajo: los bombarderos Whitley, conocidos como las «puertas de granero volantes», se encargaron de lanzar a los paracas sobre Bruneval; el reconocimiento fotográfico aéreo (abajo a la derecha) había permitido localizar previamente allí una estación de radar. Abajo a la izquierda: misión cumplida. Tras una misión coronada por el éxito, el comandante Frost (derecha) del 2.° de Paracaidistas comenta la operación con un oficial.

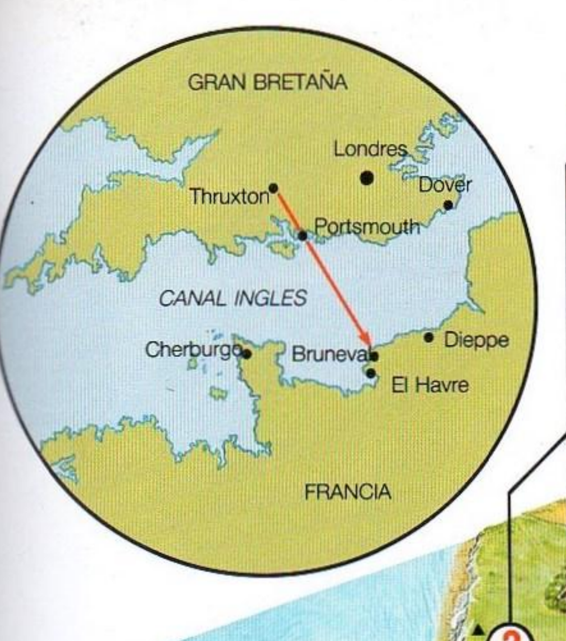
# INVASORES DE BRUNEVAL





## OPERACION CONJUNTA

En enero de 1942, el almirante Lord Louis Mountbatten (en la foto), Jefe de Operaciones Conjuntas, presentó al Estado Mayor de la 1.ª División Aerotransportada el plan de una típica operación conjunta, montada alrededor de los hombres de la 1.ª División. A finales de 1949, los aviones de reconocimiento fotográfico de la RAF habían fotografiado el emplazamiento de una estación de radio en Bruneval, cerca de el Havre; se trataba de una instalación que formaba parte de una serie de ellas instaladas en la costa oeste de Europa para dar la alarma aérea al enemigo cuando se acercaran aviones aliados. Una sofisticada combinación de fotografías verticales y oblicuas indicaba que esta estación era una de las más avanzadas por su diseño y construcción, adoptándose la decisión de realizar una incursión inmediata, no ya para dejarla fuera de servicio, sino para desarmarla y traer a Inglaterra las piezas más importantes del equipo de radiodeterminación Würzburg para proceder a su estudio. Una gran parte del éxito de la operación hay que atribuirla al notable trabajo de reconocimiento de la RAF, complementado con la información aportada por la Resistencia francesa. No hay que subestimar, sin embargo, la contribución de los pilotos del Comando de Bombarderos.




# Incursión en Bruneval. Feb. 1942

**La incursión británica a la estación alemana de radar de Bruneval, cerca de El Havre al norte de Francia, se produjo la noche del 27 al 28 de febrero de 1942. Después de la incursión de Vaagsö, que había tenido lugar dos meses antes, Bruneval fue la segunda operación conjunta a gran escala de la guerra, participando en total 120 hombres, procedentes de la recién formada 1.ª División Aerotransportada, mandada por el comandante John Frost.**

**Asalto a la estación de radar de Bruneval**

El grupo del comandante Frost rodea y toma la villa aislada mientras que un segundo grupo asegura la estación radio y empieza a desmantelar el equipo para trasladarlo a Inglaterra. El enemigo abre fuego desde Le Presbytère y comienza la retirada hacia la playa. 02,35 Los invasores son recogidos y evacuados por la Marina Real

Le Presbytère
2
Villa aislada
Fuerza principal
CANAL INGLES
Estación de radar
1
Casa
Punto de reunión
Carretera interceptada
Bruneval
Pelotón que se perdió

Clave
Incursión en Bruneval
■ Casamata
▲ Emplazamiento de ametralladora
xxxxx Alambre de espinos

**Se inicia la incursión**

**27 feb 20,35.** La fuerza expedicionaria del comandante Frost abandona el aeródromo de Thruxton en un bombardero Whitley de la RAF.
**28 feb 00,15.** Los invasores saltan en paracaídas sobre Bruneval, se reagrupan en el punto de reunión y se trasladan a sus objetivos, una villa de las afueras de Bruneval y la cercana estación de radar.

febrero de 1942. Esta iba a ser una operación conjunta entre la marina, el ejército y la RAF en íntima conexión, por lo que denominamos a cada grupo con el nombre de un navegante famoso; esperábamos que el Mando reconociese nuestro gesto.

El enemigo se encontraba agrupado principalmente en tres partes. En primer lugar estaban los operadores de guardia en la propia estación de radar, que había sido construida cerca de una villa situada en lo alto de un acantilado; se estimaba que había en total unos 30 hombres. Se encontraban además en «Le Presbytère», un recinto cercado que contenía algunos edificios unos 300 metros al norte de la villa, los operadores de reserva, alojándose también allí las tropas de defensa de costa; en total serían unos 100 hombres. Por último había también una guarnición en la propia aldea de Bruneval, adonde se llegaba por una pequeña carretera que iba desde la playa hacia el interior. La playa estaba defendida por casamatas y terraplenes, situados tanto en lo alto de los acantilados que flanqueaban la playa como en la parte baja. En la aldea vivían unos 40 hombres, responsables de la administración de estas dependencias.

Nuestro primer pelotón iba a ser «Nelson», compuesto de 40 hombres mandados por el teniente John Ross y el teniente Euen Charteris. Su misión era tomar las defensas de playa atacando desde atrás, para permitir nuestra posterior evacuación. Después venía mi grupo, que a su vez fue subdividido en tres subgrupos: «Jellicoe», «Hardy» y «Drake». En él figuraban el sargento aviador Cox, experto en radar de la RAF y una sección del 1.er Escuadrón de Paracaidistas, RE, mandada por el capitán Dennis Vernon. Nuestra misión era capturar la villa y el equipo radar mientras los zapadores y Cox desmantelaban todas las partes necesarias y fotografiaban lo que no se pudiera trasladar.

**Izquierda: el gran trabajo de reconocimiento hecho por la RAF estuvo complementado con la información obtenida por la Resistencia francesa. Utilizando esta información, los planificadores operativos pudieron construir un modelo a escala del blanco (arriba) y cerciorarse de la verdadera fuerza y distribución del enemigo. Después de capturar el equipo de radar, los paracas tenían que ser evacuados de la playa por unidades de desembarco de la Marina Real. En el puente de uno de estos barcos (centro) puede verse al comandante Frost (segundo por la izquierda) que mandó la expedición. El despliegue de tropas aerotransportadas era una exigencia por lo abrupto de la costa de Bruneval y la cantidad de nidos de ametralladoras que hubieran impedido un asalto directo a la playa. La escuadrilla de bombarderos Whitley estaba mandada por el jefe de escuadrón Charles Pickard (foto del fondo a la izquierda).**

Finalmente había un pelotón de reserva llamado «Rodney», mandado por John Timothy, que se debía interponer entre la estación de radar y la dirección más probable de ataque enemigo, para evitar incursiones durante el desmantelamiento. Los pilotos que iban a trasladarnos hasta nuestro objetivo pertenecían a un escuadrón de bombarderos mandado por el comandante de ala Charles Pickard. No albergábamos la menor duda en cuanto a su eficacia y pensábamos que si había alguien capaz de depositarnos en el sitio correcto, era precisamente la gente de este escuadrón.

El éxito dependía de la sorpresa total. Se habían tomado laboriosas precauciones en aras de la seguridad y no hacía falta mucha imaginación para predecir cuál sería el recibimiento enemigo si tuvieran el menor indicio de nuestras intenciones. Se nos había enseñado una fotografía alarmantemente cercana de nuestro objetivo, que obviamente había sido tomada por un Spitfire o cualquier otro avión a muy corta distancia. Me había llamado especialmente la atención la pregunta hecha por uno de nuestros

## EXPEDICIONARIOS PARACAIDISTAS

**La incursión en Bruneval estuvo basada en los hombres de la Compañía C, 2.° Batallón de la 1.ª Brigada Paracaidista, que formaba parte de la 1.ª División Aerotransportada mandada por el general «Boy» Browning. El 2.° Batallón había empezado a formarse en otoño de 1941, estando prevista su entrada en combate a mediados del verano del año siguiente. Sin embargo, cuando apenas habían completado su adiestramiento paracaidista, fueron designados en enero de 1942 para la operación especial de Bruneval. El 1.er Batallón tenía ya un año de vida, pero el general de brigada Richard Gale eligió deliberadamente uno de los batallones recién formados para demostrar que toda su brigada estaba lista para la acción en cualquier momento. Así lo demostraron.**

**La compañía C mandada por el comandante John Frost fue la que llevó el mayor peso de la lucha, estando constituida casi totalmente por escoceses. Abundaban los montañeses de Black Watch y Cameron, habiendo también fusileros escoceses; también había un pequeño contingente de escoceses londinenses, a los que se apodaba los «Picadilly de todas clases». Casi todos habían decidido hacerse paracaidistas porque pensaban que era la forma más rápida de pasar a la acción. A falta de enemigos, las sanas rivalidades que existían entre regimientos vecinos se mostraron como una útil forma de desahogo durante los entrenamientos. Su triunfal incursión en la Francia ocupada por el enemigo, además de ser un triunfo para el Estado Mayor de Operaciones Conjuntas, sirvió para realzar su importancia.**

hombres ¿Si alguien había visto los fogonazos de los flashes que casi le dan en la cara, cómo nos íbamos a arreglar para sorprenderles? «Se trata de un teleobjetivo —se nos respondió— ya saben: fotos tomadas desde varias millas. No tienen que preocuparse por esto».

Sin embargo, sí estábamos preocupados cuando estábamos sentados en el silencio forzado por el propio ruido de los motores, pasándonos una botella de agua llena de té reforzado con ron. Mi estómago se contrajo cuando el avión empezó a moverse y a rebotar sobre la pista. Se produjo entonces el rápido empuje hacia adelante a todo gas y todas nuestras dudas se desvanecieron en el momento en que, a las 20,30 del 27 de febrero, nuestro avión despegaba.

Era difícil hablar. El ruido y la vibración eran considerables. Nos sentamos codo con codo en el suelo, que estaba hecho de aluminio con nervaduras y era de lo más incómodo. Estábamos bastante apretados y llevábamos nuestras piernas cubiertas con mantas. A ratos cantábamos y entonces se oía la voz de trueno del sargento Cox que llenaba el tenebroso fuselaje con alegres y sonoras canciones. Muchas veces desde entonces hemos cantado en los vuelos largos sobre otros países, cuando los motores parecían interpretar la melodía de una canción desconocida.

El ritmo del avión se aceleró ostensiblemente cuando abrimos la trampilla. Los que estaban sentados junto a ella miraron hacia el Canal y divisaron el agua moviéndose suavemente a la luz de la luna. Al abrir, el interior del fuselaje estaba muy frío por lo que tuvimos que arrebujarnos en las mantas y empezar a contar los minutos. Súbitamente la tierra apareció ante nosotros. Nuestros enemigos estaban ahora a sólo 200 metros bajo nosotros. En seguida vimos luces que se movían lentamente hacia nosotros, lo que aumentaba falsamente su velocidad en el momento en que relampagueaban para desaparecer de nuestra vista un instante después.

**No había nada de viento y todo estaba en silencio, con excepción del ruido de nuestro avión ocultándose en la noche**

Poco después se produjo la voz de ¡Acción! Desaparecieron nuestras mantas y otras pequeñas comodidades. El ruido de los motores disminuyó hasta convertirse en un suave zumbido. Colgué mis piernas de la trampilla. Después alguien gritó: ¡Ahora!

Cuando salté, pude reconocer el terreno viendo que el paisaje era idéntico a como lo describían los modelos, mapas y fotografías que habíamos visto. Todos los rasgos que esperaba encontrar estaban allí, bien visibles a la luz de la luna. Caí con mucha suavidad en la nieve. No había nada de viento y todo estaba muy silencioso, aparte del ruido de nuestro avión ocultándose en la noche.

Nos reunimos en el punto de cita y en unos 10 minutos estábamos listos para iniciar el movimiento. No encontramos oposición ni obstáculos, excepto una alambrada de espinos. Oímos a distancia alguna que otra ráfaga dispersa de ametralladora, pero en la zona de la estación radar, que podíamos ver con facilidad, no había la menor señal de alarma. Con arreglo al plan establecido, rodeamos la villa en silencio y sin ser vistos y cuando todos estaban en sus puestos yo avancé hacia la puerta, estaba abierta. Lancé un silbido, que era la señal de que la batalla comenzaba. Inmediatamente empezaron a producirse explosiones, gritos y el sonido de armas automáticas procedentes de las cercanías del equipo radar.



**Para el éxito de la operación era vital una evacuación ordenada de la playa, por lo que se realizaron rigurosos entrenamientos conjuntos con anterioridad. Se situaron lanchas de desembarco (izquierda) y los paracaidistas fueron adiestrados en el acercamiento a la playa (abajo a la izquierda). Los hombres del barco (abajo) cubrirían la retirada de los paracas con ametralladoras ligeras Bren y fusiles anticarro.**

**Paracaidista, Bruneval, 1942**

Este paracaidista lleva un casco de acero, un traje de salto de gabardina y calcetines de tela. Porta un fusil Lee-Enfield. 303 (derecha) y un Mauser alemán 98 K capturado a los alemanes.

Mientras tanto, mi equipo atacó la casa. Estaba sin muebles y sólo encontramos a un alemán en una habitación del piso de arriba, disparando contra nuestros hombres.

Tras dejar dentro a un par de hombres, fuimos a reforzar a los demás hombres que estaban junto al equipo de radar. Para entonces ya habían dominado a sus enemigos, habiendo hecho dos prisioneros. Les interrogamos acerca de sus camaradas. Nuestra información original parecía ser correcta. No obstante fueron bastante imprecisos en cuanto a las reservas establecidas tierra adentro, y fueron bastante incoherentes debido a la sorpresa y al susto.

Hasta allí todo había ido muy bien, pero muy pronto el enemigo empezó a disparar sobre la villa desde «Le Presbytère» y uno de nuestros hombres fue alcanzado en el momento en que salía por la puerta. En seguida llegó Dennis Vernon con sus zapadores y en compañía del sargento Cox empezó a inspeccionar y desmantelar las partes del aparato de radar que buscábamos. Poco a poco fue aumentando el fuego desde «Le Presbytère» llegando a hacerse casi insoportable en nuestra zona. Afortunadamente era bastante impreciso y no causó más bajas. Sin embargo, poco tiempo después advertimos movimiento de vehículos detrás de los árboles. Si el enemigo empezaba a disparar morteros contra nosotros, sería difícil llevarse las piezas.

Dije a Dennis que era el momento de irse. Sus hombres habían estado cargando todas las piezas que habían desarmado en carretillas de lona. Todos empezamos a avanzar hacia la playa. Cuando llegamos a una casamata situada junto al acantilado, una



ametralladora abrió fuego contra nosotros desde el otro borde del acantilado, causándonos algunas bajas. El sargento mayor Strachan resultó gravemente herido en el estómago. Le pusimos a cubierto y le dimos un poco de morfina. Cada vez que intentábamos movernos, la ametralladora reanudaba su fuego, pero pudimos establecer contacto con el grupo Rodney, que estaba más hacia el interior.

En este momento se produjo una cierta confusión cuando una voz no identificada empezó a gritar desde abajo: «¡Bajad! ¡Todo está listo y los botes ya están aquí!» Pero estas palabras fueron inmediatamente contradichas por John Ross que estaba junto a la playa: «¡No bajéis. Todavía no están tomadas las defensas de playa!»

Evidentemente, había algo que estaba funcionando mal. Me dirigí a John Timothy, de Rodney, ordenándole que atacara inmediatamente desde su posición. Entonces vino un hombre desde atrás a informarme que los alemanes habían reconquistado la villa y avanzaban hacia nosotros desde allí. Otra vez estábamos en desventaja. Mis hombres llevaban como único armamento granadas y metralletas Sten recién fabricadas con posibles problemas de funcionamiento. Las formaciones poco ortodoxas que habíamos adoptado implicaban el cambio de orientación de nuestro pelotón para enfrentarse con esta nueva amenaza, cuando teníamos otras cosas en las que pensar.

Afortunadamente esta amenaza no resultó muy grave pues los alemanes estaban aún muy confundidos y no sabían a qué se estaban enfrentando. Cuando volvimos a la casamata vimos a los zapadores arrastrando sus pesadas carretillas de madera por el helado camino de la playa. También estaba siendo trasladado el sargento mayor. La molesta ametralladora estaba ahora en silencio lo que hacía suponer que las defensas de playa habían sido tomadas. Los rasgos generales del paisaje podían ver-

**Los expedicionarios regresan. Con su precioso cargamento a bordo, la flotilla de buques de desembarco cruzó el canal sin ser molestada por la Luftwaffe. Al aproximarse al puerto de Portsmouth, los triunfantes expedicionarios fueron recibidos por un coro de aplausos y voces de victoria (abajo) desde dos destructores que pasaban. La operación fue un éxito resonante; aparte de los secretos de Würzburg, las fuerzas de asalto capturaron a varios prisioneros alemanes (abajo a la izquierda), a los que vemos aquí abandonando uno de los buques de desembarco. Extremo izquierda: el capitán H. B. Peate del Prinz Albert comenta la operación con uno de los expertos de radio que tomaron parte en la misma.**

se bien a la luz de la luna, pero los hombres y movimientos no se distinguían más que desde muy cerca.

Encontré a Euen Charteris, el jefe del pelotón Nelson, junto a la casamata principal de la playa. Me dijo que él y dos de sus secciones habían sido lanzados a dos millas del lugar correcto. Habían pasado un rato muy malo orientándose por el campo entre bosques y marisma para llegar a Bruneval, teniendo que librar algunos combates con una patrulla alemana. Fue él con su pelotón el que hizo enmudecer a la ametralladora del acantilado, barriendo después hasta el fondo de la playa con gran aplomo. Se reunió después con el resto de Nelson ocupándose de despachar rápidamente a todo defensor de la playa que encontraban.

Era un buen momento para hacer balance. Hasta ahora, el objetivo había sido cubierto. Habíamos tenido muy pocas bajas. Habíamos infligido un buen golpe al enemigo y hasta el momento éste no había respondido con contramedidas efectivas. Eran más o menos las 02,15 de la mañana. Lo único que buscábamos ahora era a la marina. Dije a los señaleros que llamaran a los botes, pero para mi disgusto me respondieron que no podían establecer el contacto. Intenté entonces atraer su atención con una linterna, pero tampoco esta vez hubo respuesta. Había una ligera niebla por la parte del mar y la visibilidad era inferior a media milla. Preparamos un último medio de comunicación de emergencia, consistente en una bengala Verey roja disparada primero hacia el norte y después hacia el sur a lo largo de la playa. Incluso después de hacer esto varias veces, no había la menor señal de respuesta desde el mar.



Los grandes acantilados situados a ambos lados de la pequeña playa parecían inclinarse sobre nosotros amenazadoramente. Parecía que nos iban a dejar varados en seco, lo cual era bastante duro. Con el corazón acelerado, abandoné la playa con mis oficiales para redistribuir nuestras defensas a la entrada de la aldea y a ambos lados del acantilado. Pero en ese momento se escuchó un grito de alegría de uno de nuestros señaleros. «¡Señor, los botes están llegando! ¡Ahí están! ¡Dios bendiga a estos malditos marinos, señor!»

Un sentimiento de alivio no contenido se esparció entonces entre todos cuando divisamos varias formas oscuras deslizándose por el agua hacia nosotros y empezamos a formar los diferentes grupos para embarcar. Pero en ese momento, los hombres que venían en la lancha de desembarco abrieron fuego contra los acantilados cuando estaban a unos 50 metros de la playa. El ruido fue terrorífico, con el eco pasando de uno a otro acantilado. Les gritamos para que detuvieran su fuego ya que algunos de nuestros hombres todavía estaban en posición de defender la playa por el lado de tierra.

Estaba planeado que sólo se acercarían dos botes simultáneamente, de forma que pudiéramos realizar ordenadamente la retirada en tres fases, pero se presentaron las seis lanchas de desembarco juntas ya que el mar se estaba poniendo bastante agitado. Entre el ruido y la confusión, resultaba imposible controlar las embarcaciones. Entretanto, al ver que nos íbamos, empezaron a surgir alemanes de sus escondites y a lanzar granadas y bombas de mortero contra la playa.

Afortunadamente pudimos trasladar rápidamente los heridos y a las piezas del radar enemigo a una de las lanchas, pero el resto de nuestro plan de evacuación no funcionó y fue cosa de ir metiendo por orden la mayor cantidad posible de hombres en las lanchas. Todos nuestros hombres estaban calados hasta los huesos pues tuvimos que meternos en el agua y abrirnos paso a través de las olas para llegar hasta los barcos. Sin embargo, no fuimos capaces de comprobar si estábamos todos y, en el momento en que llegábamos a los buques que nos iban a trasladar de vuelta a casa, oímos el patético mensaje de dos señaleros que se habían perdido y llegaron a la playa demasiado tarde.

Una vez a bordo de los barcos bajamos a calentarnos y nos enteramos de que la marina había tenido sus propios problemas. Mientras nos esperaban a cierta distancia de la playa, pasaron un destructor alemán y otros dos buques a menos de una milla, pero gracias a Dios no fueron descubiertos.

Los marineros hicieron cuanto pudieron para que nos sintiéramos cómodos y nos recibieron con grandes alharacas, que yo ya estaba empezando a pensar que no merecíamos. Al estar preocupado por la suerte de los pocos que se quedaron, casi había olvidado que el objetivo había sido cubierto. Por eso fuimos muy aplaudidos cuando se recibió un mensaje del buque que transportaba las piezas del radar diciendo que habíamos conseguido recoger prácticamente todo lo que íbamos buscando.

Hacia las seis de esa tarde embarcamos en el *Prinz Albert*, el buque hermano de nuestra flotilla, donde encontramos a Charles Pickard con sus pilotos que nos dieron una gran bienvenida. el buque estaba abarrotado de oficiales de estado mayor, fotógrafos, corresponsales y todos los que de una u otra forma habían participado en la incursión. Me resultaba extraña tanta luz después de semanas de secreto y oscuridad. Lo que realmente necesitaba en ese momento eran ropas secas, una cama y olvidar.



## KAMPFGESCH-WADER 200

Durante la Primera Guerra Mundial, el Servicio Aéreo Alemán encomendó a las tripulaciones más expertas de los escuadrones la arriesgada tarea de lanzar agentes en territorio enemigo. En los comienzos de la Segunda Guerra Mundial, la Luftwaffe no vio razones para abandonar esta práctica y hasta 1944 no se reconoció la necesidad de formar una unidad para estas misiones.

El cambio se precipitó por el debilitamiento que sufrieron en 1944 las fuerzas de bombardeo y transporte en favor de las unidades de caza, cuando la Luftwaffe, en respuesta a las incursiones de bombardeos de largo alcance sobre Alemania con B-17 y ante la amenaza que suponía la capitulación de Italia, se reorganizó para la defensa del Reich.

El 20 de febrero se constituyó la Kampfgeschwader 200 (KG 200) bajo el mando del Oberst (coronel) Higer. Aunque en principio fue concebida como formada por dos Gruppen (alas), con el I Gruppe encargado de las operaciones y el II Gruppe del apoyo técnico y el entrenamiento, a finales de 1944 tenía ya cuatro Gruppen. Las operaciones de lanzamiento de agentes fueron encomendadas al I Gruppe, con su 1.° Staffel encargado de las misiones de largo alcance, el 2.° Staffel encargado de los vuelos cercanos al frente y el tercero encargado de entrenar a las tripulaciones de reemplazo.

Al II Gruppe correspondía la responsabilidad de desarrollar nuevos aviones compuestos Mistel, mientras que el III Gruppe operaba como unidad torpedo-bombardero con cazas modificados Focke Wulf Fw 190. El entrenamiento y el soporte técnico eran cosa del IV Gruppe, que también participó en el proyecto Reichenberg IV, consistente en el pilotaje de bombas volantes lanzadas en misiones suicidas.

Arriba: el broche distintivo de los bombarderos de la Luftwaffe.



**En los comienzos de 1944 se formó una unidad especial de la Luftwaffe: Kampfgeschwader 200, con objeto de realizar arriesgadas operaciones clandestinas detrás de las líneas enemigas**

# SERVICIO SECRETO

KAMPFGESCHWADER (grupo de lucha) 200 (KG 200), fue una unidad de la Luftwaffe responsable de las operaciones clandestinas detrás de las líneas enemigas que inevitablemente dio pie a la creación de muchos mitos. Estaba considerada como un grupo suicida, cuyas filas estaban ligadas por un juramento de lealtad y a las que se exigía sacrificar sus propias vidas con una cápsula de cianuro antes que ser capturados por el enemigo. Nada de esto era cierto. Sin embargo, en palabras de uno de sus oficiales:

«El caso es que KG 200 era la unidad más secreta de la Luftwaffe en aquellos días, pero además todo lo que se fue haciendo público después de la guerra, fue creciendo hasta convertirse en una leyenda que contiene más invenciones que verdades. Y eso que las verdades son ya bastante aventuradas».

El cuartel general de Kamfgeschwader estaba situado en el aeródromo de Gatow, cerca de Berlín. Aunque su principal base de operaciones aéreas estaba en Finow, también cerca de Berlín, había bases operativas suyas distribuidas por toda Alemania y por los territorios ocupados. El traslado de agentes a sus puntos de destino estaba encomendado a destacamentos semiindependientes o Kommandos con nombres secretos tales como «Carmen», «Clara», «Olga» y «Tosca», encuadrados bajo el control global del I Gruppe del FG 200. Volaban en una mezcla muy variada de aviones, que les permitía acometer un amplio margen de misiones diferentes. Se incluían entre otros los bombarderos Ju 188 y Heinkel 111, aviones de transporte tales como el Ju 290 de largo alcance y el Arado Ar 232B Tatzelwurm, diversos planeadores y aviones navales, incluido el hidroavión Ar 196 y los Blohm y Voss Bv 122 de gran alcance. Además de estos aviones de fabricación alemana, el Geschwader operaba también con diversos tipos capturados de fabricación extranjera, tales como el Amiot 143 francés, los trimotores italianos Savoia-Marchetti SM 79 y SM 82 y las fortalezas volantes B-17 y los B-24 Liberators norteamericanos. Estos últimos tipos, aunque fueron repetidamente utilizados en misiones clandestinas sobre territorio aliado, llevaban marcas alemanas y no americanas. En efecto, fueron puestos en servicio principalmente para aliviar la escasez crónica de transportes de largo alcance que padecía la Luftwaffe en 1944 y no como una medida de engaño.

Los agentes transportados por el KG 200 eran reclutados generalmente por la RSHA (Oficina SS de Seguridad del Estado) o por la Abwehr (inteligencia militar), aunque a veces participaban tropas especiales del ejército alemán. Los agentes, conocidos por los alemanes como V-Leute (Vertrauensleute, o gente de confianza), eran con frecuencia ciudadanos renegados de un país aliado, por lo que muchas veces se les miraba con suspicacia por las tripulaciones del KG 200 que se quedaban admirados de que sus operaciones tan cuidadosamente planeadas se limitaran a proporcionar a unos agentes poco fiables un método fácil de regreso a su patria. No obstante, Hauptmann (capitán) P. W. Stahl, jefe del destacamento «Olga» en Rhein Main, cerca de





Izquierda: el teniente Josef Thurnhuber, del destacamento «Carmen» de KG 200, recibe la Cruz de Caballero por su participación en operaciones secretas. Abajo: el Kommodore Werner Baumbach en la cabina y (abajo a la izquierda) impartiendo instrucciones a sus hombres antes de una misión. Al fondo: entre los numerosos tipos de aviones utilizados por KG 200 para lanzar agentes, figuraba el Focke Wulf Fw 200 Condor.

## WERNER BAUMBACH

Werner Baumbach fue uno de los pilotos más destacados de la Luftwaffe durante la Segunda Guerra Mundial. Había nacido en Oldenburg el 27 de diciembre de 1916. Al igual que otros muchos aviadores alemanes de su tiempo, había empezado su adiestramiento de vuelo en los planeadores, ingresando en 1936 como cadete en la academia de la Luftwaffe en Gatow. Realizó su primera misión de guerra con el Kampfgeschwader 30, la primera unidad que fue equipada con el Junkers Ju 88. Baumbach recibió la Cruz de Caballero por sus ataques a las fuerzas navales británicas en 1939 y por su servicio en la campaña de Noruega en 1940. Su mayor especialidad éra el bombardeo antibuque, participando en las incursiones de la Luftwaffe contra los convoyes del Artico en 1942. Posteriormente sirvió en el Mediterráneo y en el Mar Negro, obteniendo la medalla con espadas y hojas de roble para la Cruz de Caballero. en 1942, Baumbach fue trasladado a Berlín, donde como oficial de estado mayor del mando de bombarderos, tuvo un importante papel en el desarrollo de nuevas armas, tales como el nuevo planeador bombardero Henschel Hs 293. Al terminar la guerra era Kommodore del KG 200 y tras ser interrogado por los aliados occidentales, emigró a Argentina en 1948.

Frankfurt, tenía la opinión de que los V-Leute «no eran en absoluto aventureros en el sentido que uno podría esperarse, sino todo lo contrario, ya que tenían la apariencia y se comportaban como un hombre de la calle».

Los vuelos de los agentes a territorio enemigo eran una excursión a lo desconocido. Por razones de seguridad no se les comunicaba el campo de aviación desde el que emprenderían el vuelo y, aparte de unas breves instrucciones impartidas por personal del KG 200 inmediatamente antes del despegue, no tenían ninguna instrucción previa en materia de paracaidismo. Por esta causa hubo que desarrollar para ellos equipos especiales. Sus paracaídas se abrían automáticamente por medio de una línea enganchada al avión y había ocasiones en que se lanzaba a tres agentes a la vez en unos contenedores especiales (Personen-Abwuft-Gerat (PAG), o dispositivo de lanzamiento de personal), transportados bajo el ala del avión y lanzados de la misma forma que un contenedor de material. Una vez que se introducían en esta claustrofóbica canastilla de madera, el único contacto de los agentes con el exterior se producía a través de un intercomunicador con la tripulación del avión.

Las operaciones especiales del KG 200 podían llevar a sus dotaciones virtualmente a cualquier parte de Europa, detrás del Frente Oriental o del Occidental, así como al norte de Africa o a Oriente Medio. Una típica acción nocturna solía empezar al caer las primeras sombras, con una reunión de instrucciones para la dotación. Según cuenta Hauptmann Stahl:

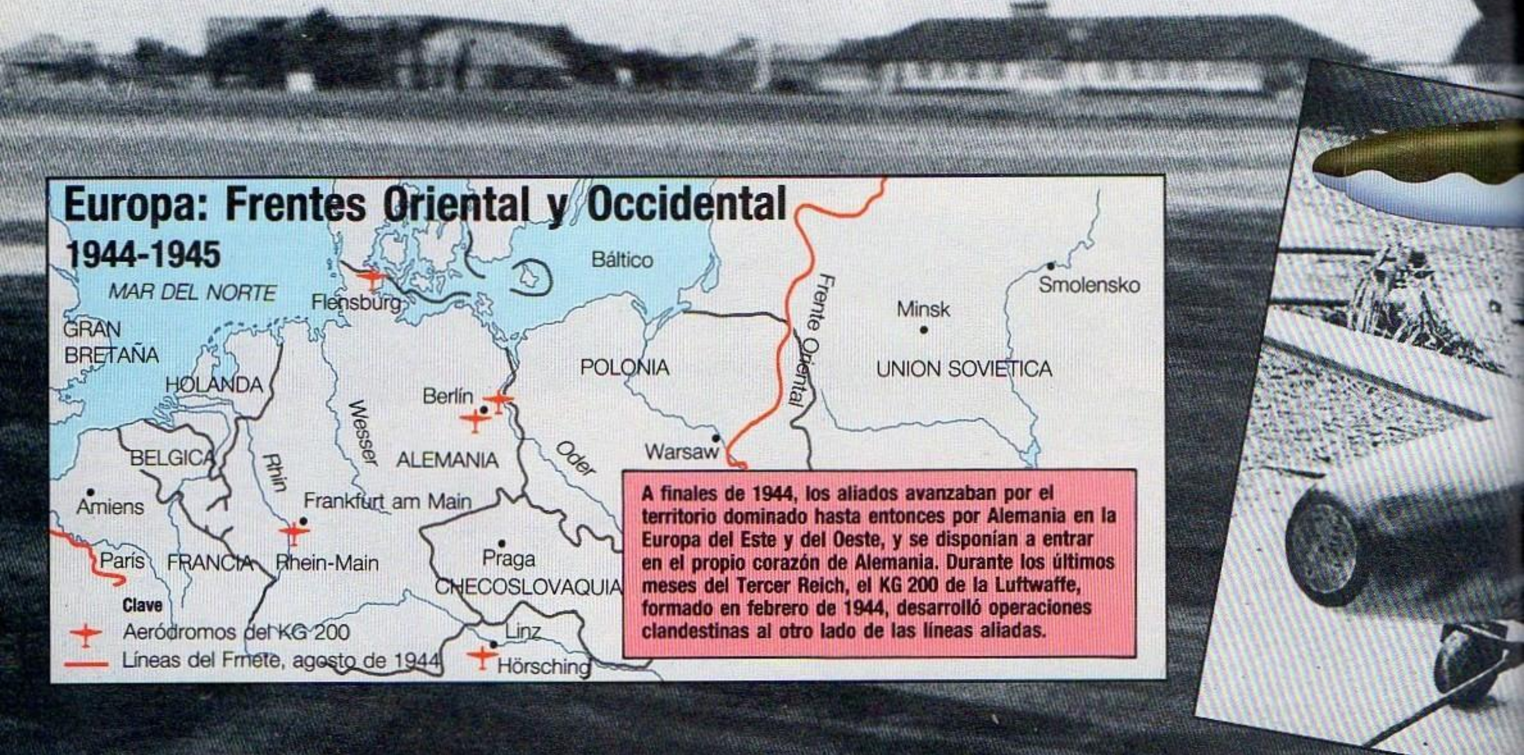
«Desde los alrededores del campo de aviación se podía oír el ruido de los motores arrancando mientras los mecánicos llevaban a cabo las últimas comprobaciones en el avión aparcado. Un tractor rebotaba lentamente sobre la pista arrastrando su carga: en fin, las actividades normales de un aeródromo antes de una operación, sólo que esta vez se hacía durante el crepúsculo y no con las primeras luces de la mañana».

Para estas misiones era esencial que hiciese buen tiempo y se requería una navegación muy precisa a fin de localizar zonas de lanzamiento sin especiales rasgos destacados. Había que evitar además las zonas pobladas, para no levantar sospechas. Por la misma razón, los motores de los aviones se paraban antes de los lanzamientos y la aproximación a los puntos de lanzamiento se hacía planeando. El destacamento «Olga», equipado con seis Ju 188 y un par de B-17s tenía asignada una zona de operaciones que abarcaba el Reino Unido, Francia y los Países Bajos.

La noche del 23 al 24 de noviembre de 1944, Stahl iba a bordo de uno de los tres Ju 188 asignados a la operación. Su misión era entregar suministros a un grupo de agentes al sur de Rotterdam, seguidamente ir a Bélgica y lanzar allí a un agente en paracaídas y finalmente lanzar a tres agentes franceses en un PAG cerca de París. Cuando el Ju 188 pasaba sobre el aeropuerto de Amiens, fue tomado por los aliados como un avión amigo, lanzándose una bengala verde para indicarle que podía aterrizar. Declinando la invitación, Stahl prosiguió su misión.

«El campo de aviación, con su indudablemente confusa torre de control, fue desapareciendo gradualmente detrás de nosotros y la oscuridad exten-

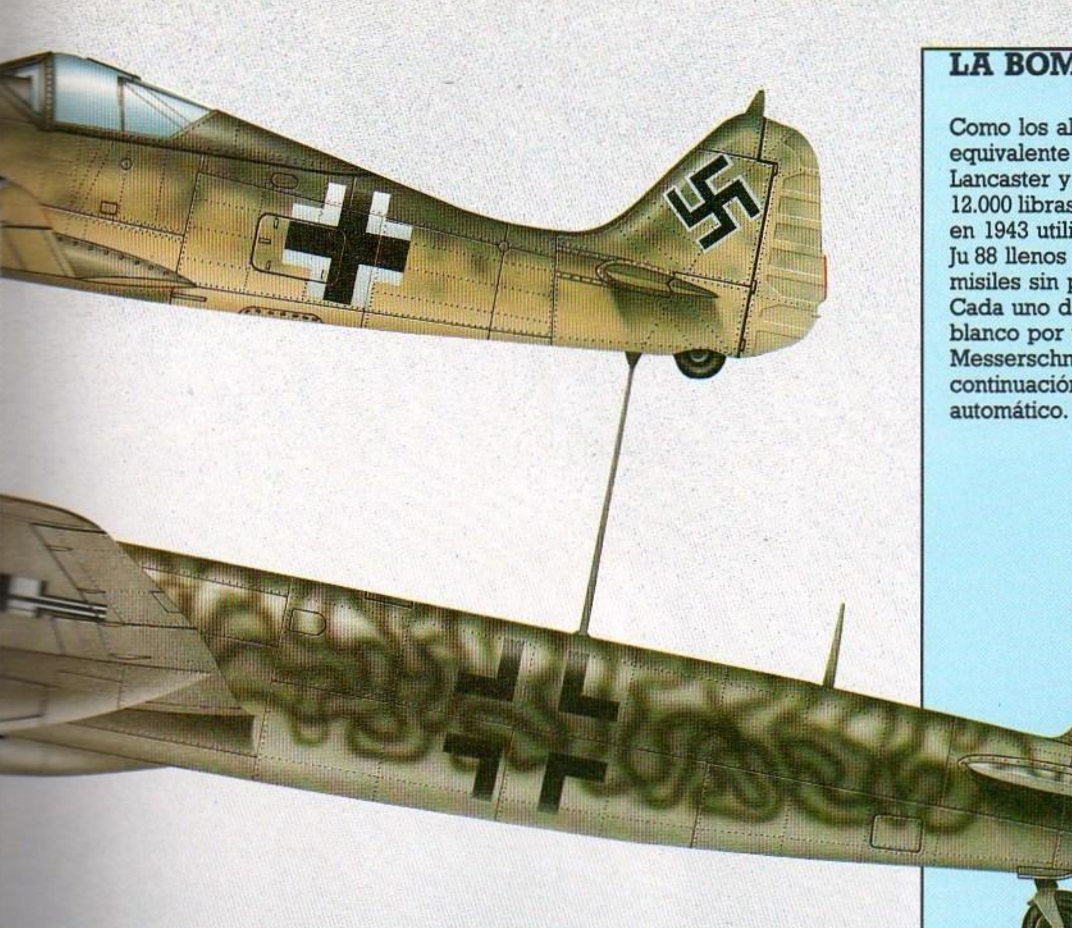
**Abajo: el mortífero combinado Mistel, formado por un Focke Wulf Fw 190 y un Ju 88 lleno de explosivos. Centro: el bombardero Heinkel He 177A-5 Greif, con un alcance de 5500 km, se utilizó con frecuencia para los lanzamientos de agentes a gran distancia. Abajo: el vuelo en el Fieseler Fi 103 R. V1 pilotado, hubiera sido una terrible experiencia si hubiera llegado a utilizarse operativamente, y aunque en teoría los pilotos podían lanzarse en paracaídas, lo más probable es que sus misiones hubieran terminado con su muerte.**

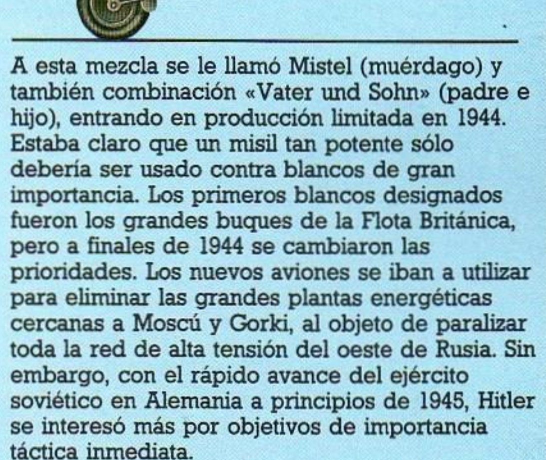



**A finales de 1944, los aliados avanzaban por el territorio dominado hasta entonces por Alemania en la Europa del Este y del Oeste, y se disponían a entrar en el propio corazón de Alemania. Durante los últimos meses del Tercer Reich, el KG 200 de la Luftwaffe, formado en febrero de 1944, desarrolló operaciones clandestinas al otro lado de las líneas aliadas.**

## LA BOMBA MISTEL

Como los alemanes no disponían de un equivalente al bombardero pesado británico Lancaster y a la poderosa bomba «Tallboy» de 12.000 libras y penetración profunda, se propuso en 1943 utilizar como alternativa los obsoletos Ju 88 llenos de explosivos y convertidos en misiles sin piloto de gran poder destructivo. Cada uno de ellos debía ser conducido a su blanco por un caza, normalmente un Messerschmitt Bf 109 o un Focke Wulf Fw 90; a continuación sería dejado en vuelo con su piloto automático.





A esta mezcla se le llamó Mistel (muérdago) y también combinación «Vater und Sohn» (padre e hijo), entrando en producción limitada en 1944. Estaba claro que un misil tan potente sólo debería ser usado contra blancos de gran importancia. Los primeros blancos designados fueron los grandes buques de la Flota Británica, pero a finales de 1944 se cambiaron las prioridades. Los nuevos aviones se iban a utilizar para eliminar las grandes plantas energéticas cercanas a Moscú y Gorki, al objeto de paralizar toda la red de alta tensión del oeste de Rusia. Sin embargo, con el rápido avance del ejército soviético en Alemania a principios de 1945, Hitler se interesó más por objetivos de importancia táctica inmediata.

En marzo de 1945, el KG 200 recibió orden de realizar repetidos ataques contra los puentes del río Oder. Aunque se destruyeron con éxito varias estructuras, los ingenieros del ejército soviético conseguían sustituirlos casi inmediatamente mediante puentes de pontones. Una de las operaciones, la del puente de Steinau el 31 de marzo, fue seguida paso a paso por el propio Hitler en casi todos sus detalles. Se enviaron seis Mistels y aunque tres de ellos no consiguieron alcanzar el blanco, el resto llegaron a su objetivo, destruyéndolo. Esta operación de último recurso se completó con la pérdida de sólo dos Bf 109 de la escolta de los bombarderos, sin embargo a los pocos días el puente estaba otra vez en servicio. Pese a la gran desventaja del misil de no poder ser controlado una vez que había sido soltado por el «hijo», el Mistel fue un arma bastante imaginativa que pudo haber constituido una seria amenaza contra las instalaciones aliadas en los últimos meses de la guerra.


E




dió nuevamente sobre nosotros sus protectoras alas. Y eso fue todo. De hecho, después sólo fuimos molestados una vez más por un grupo de tres reflectores que hacían unas señales que no pudimos interpretar, hasta que descubrimos bajo nosotros los característicos meandros del Sena.

Contactamos con nuestros franceses metidos dentro del PAG por medio del intercomunicador y les informamos de que ya teníamos a la vista la zona de lanzamiento y de que pronto les depositaríamos en el punto acordado, una franja de prados dentro de una de las curvas del Sena en forma de U...

La maniobra de soltar el PAG fue mucho menos dramática que el lanzamiento de nuestro belga en paracaídas directamente desde nuestra cabina. Con los motores al mínimo, llevé el avión en un lento descenso hacia el objetivo claramente visible, pasando sobre el río en dirección oeste a 250 metros de altitud. La luz de la Luna era más que suficiente para ayudarme a evitar el sobrevuelo de las casas, de modo que en cuanto llegué al punto justo no tuve más que apretar el botón de lanzamiento de las bombas. En ese momento el avión dio un salto en el aire al quedar liberado de casi 800 kg de peso, y a continuación una segunda sacudida indicaba que había actuado la cuerda encargada de abrir el paracaídas.»

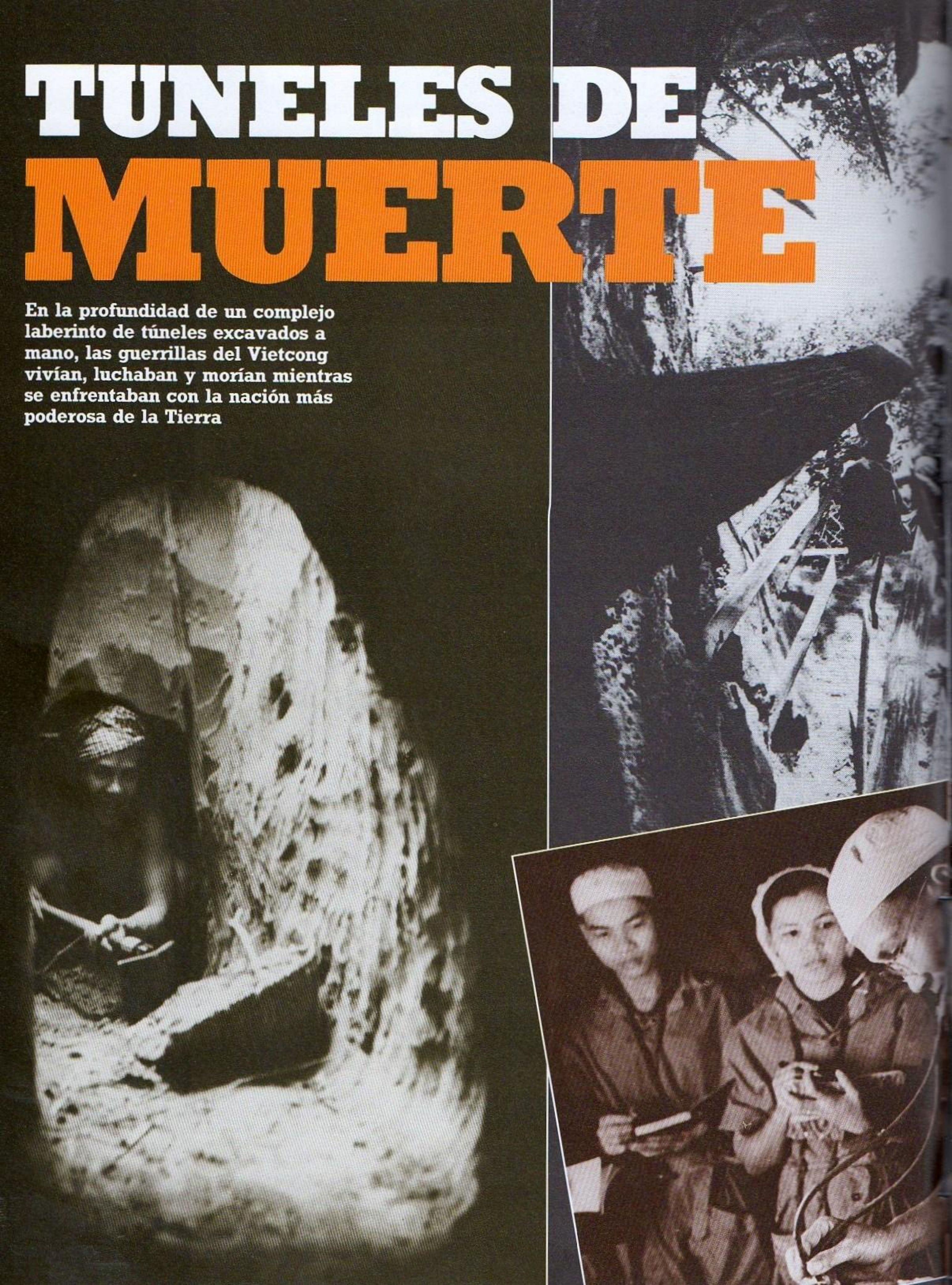
**Arriba: un Junkers Ju 290A visto aquí con camuflaje nocturno, utilizado para misiones clandestinas nocturnas. Izquierda: embarcando a bordo de un hidroavión trimotor Blohm und Voss Bv 138. Su apodo era el «Fliegende Holzschue» (zueco volador), inspirado por su casco característico en forma de zapato. Abajo: este B-17F aliado fue utilizado en las operaciones del KG 200 de la Luftwaffe. Abajo a la izquierda: el Kommodore Baumbach presenta a Hitler a unos jóvenes miembros del KG 200. Al fondo a la derecha: otro aeroplano para largas distancias: el trimotor Ju 352A.**




Muchas de las misiones más peligrosas del KG 200 exigían que el avión aterrizara en territorio enemigo. La operación Zeppelin, realizada en septiembre de 1944, consistió en el vuelo de un Ar 232B trasladando a un equipo que tomaría tierra cerca de Smolensko. Después de aterrizar, debían descargar un grupo de motocicletas que llevaría a los agentes a Moscú. Su misión era asesinar a Stalin. Este intrépido plan se frustró cuando el avión se estrelló al intentar aterrizar en una pista demasiado corta, siendo capturados en seguida los agentes. Otras de las operaciones del KG 200 en el Frente Oriental consistía en el envío de provisiones a un grupo de soldados alemanes que informaron haber quedado aislados detrás de las filas enemigas en medio de las marismas y bosques al este de Minsk. Se hicieron muchos vuelos de avituallamiento, con un gran riesgo para las tripulaciones, hasta que se descubrió que el Alto Mando alemán había sido engañado por medio de un juego radiofónico soviético y que el susodicho grupo de soldados alemanes aislados nunca existió. Una misión mucho más creíble, que fue probablemente la mayor proeza realizada por la aviación del KG 200, fue el vuelo de un Ju 290 a Mosul, en Irak, a finales de noviembre de 1944. Su dotación, mandada por el Hauptmann Braun, completó con éxito un vuelo de 13 horas y después de lanzar en paracaídas a cinco agentes sobre la zona designada, regresó a la isla de Rodas, ocupada por los alemanes.

Probablemente la más extraña de las misiones operativas realizadas por el KG 200, fuera el adiestramiento de tripulaciones Kamikazes para sus misiones de pilotaje de V1 en su viaje sin retorno. No se trataba de pilotos regulares de la dotación de la Luftwaffe, sino de voluntarios de las Juventudes Hitlerianas con experiencia en vuelo sin motor. Eran contemplados con suspicacia por parte de los regulares del KG 200. El Geschwader Kommodore Baumbach, vio cómo con ocasión de un arresto por regresar tarde de un permiso, un joven fanático le respondía: «¡Es que nosotros obedecemos a una ley superior!» Afortunadamente para estos jóvenes, la guerra finalizó antes de que se pudiera llegar a poner a prueba su determinación de Kamikazes.

A últimos de abril de 1945, el trabajo normal del KG 200 había llegado a su fin, pero quedaba una tarea final. El mando nazi tenía que ser trasladado a un lugar seguro. En Flensburg fue preparado un grupo de hidroaviones Bv 222 para realizar una misión de larga distancia a un lugar secreto de la costa de Groenlandia, mientras que en Hörsching, junto a Linz, Hauptmann Braun esperaba con su Ju 290 para realizar una misión análoga de evacuación a Madrid. Al final no se realizó ninguna de estas misiones. Los aliados desguazaron en sus campos los aviones supervivientes del KG 200 y el personal del supersecreto Geschwader desapareció en las filas anónimas de la derrotada Luftwaffe.



# TUNELES DE MUERTE

En la profundidad de un complejo laberinto de túneles excavados a mano, las guerrillas del Vietcong vivían, luchaban y morían mientras se enfrentaban con la nación más poderosa de la Tierra

Nam Thuan, secretario del partido comunista y comisario político de la aldea survietnamita de Phu My Hung y sus seis pequeños poblados, miraba con los ojos entornados, a primera hora de la mañana de un día de agosto de 1968, llegando a contar hasta 13 transportes blindados de personal M 113 avanzando hacia su terreno. Los americanos eran, por lo menos, previsibles. Normalmente solían venir después del desayuno, con grandes fuerzas y con mucho ruido.

El pelotón de Thuan había resultado muy debilitado durante la Ofensiva Tet, montada anteriormente ese mismo año, en la que los comunistas lanzaron ataques masivos contra Saigón y otras importantes ciudades del sur. El pelotón constaba ahora únicamente de un segundo jefe y un par de muchachos vecinos de la aldea. Thuan sabía que cuando los americanos lanzaran su ataque contra Phu My Hung, el crucial complejo subterráneo de túneles secretos correría un grave riesgo. Su misión era atraer a aquella pequeña fuerza de choque americana a una larga acción de diversión. Thuan, que conocía los túneles de Cu Chi mejor que el rostro de su mujer, deliberadamente se dejó ver por el M 113 que iba en cabeza.

Corrió a campo abierto y se introdujo por una trampilla que había en el suelo, quedándose esperando a un metro bajo la superficie. Unos segundos antes había estado en gran desventaja en cuanto a hombres y material, pero allí abajo, en el frío y silencioso complejo de túneles, Thuan había escogido su propio campo de batalla. Mientras esperaba, comprobando una vez y otra su fusil automático

Derecha: Nam Thuań, cuya astucia y bravura en una operación de diversión permitió salvar los túneles de Phu My Hung. Extremo izquierda: los artífices de los túneles en su trabajo. Arriba a la derecha: soldados americanos observan una construcción del Vietcong: una trampa mortal con estacas punji. Abajo a la izquierda: un equipo médico del Vietcong. Los complejos de túneles albergaban también hospitales, pero la escasez de suministros médicos obligaba a que muchas operaciones importantes, tales como las amputaciones, se realizaran sin el lujo de la anestesia. Abajo: Vo Mi Tho, una veterana mujer de la guerrilla, cuyo padre había luchado con el Viet Minh contra los franceses.

## GUERRILLAS

**Las fuerzas comunistas de la primera guerra de Indochina contra Francia se llamaban Viet Minh (pueblo vietnamita), aunque en 1959 pasaron a llamarse Viet Cong (comunistas vietnamitas) para distinguirse de la gente de Vietnam del Norte. Estas guerrillas rurales con base en las aldeas tenían casi 30 años de experiencia en la guerra no convencional. Sin disponer de armas pesadas ni de aviones, usaban su propia destreza en el combate, en particular una despiadada astucia, unida a la educación política del pueblo.**

**En cuatro años, la fuerza armada del Vietcong pasó**

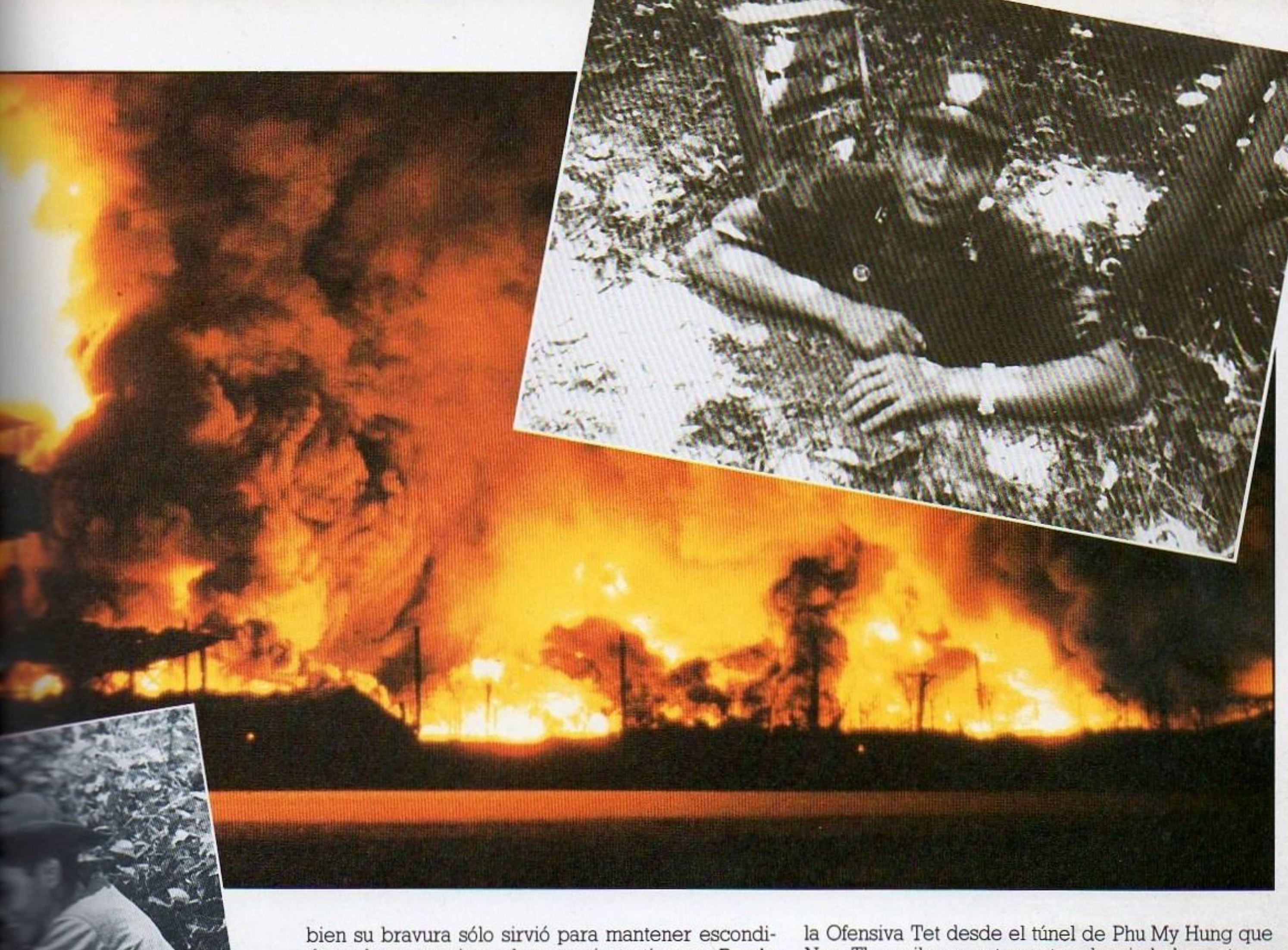


**de 5.000 a 40.000 hombres en 1963. Su objetivo era derribar al gobierno de Vietnam del Sur e infligir el mayor número posible de víctimas a los americanos. La única forma de conseguir esto era operar litaralmente «bajo tierra» en una red masiva de túneles que databa de la guerra con Francia. Durante los años 60 el sistema fue ampliado para cubrir una gran parte de Vietnam del Sur. Entre 1965 y 1968 el Vietcong controló las aldeas y poblados que rodeaban las poblaciones alcanzando la cima de su fuerza con ocasión de la Ofensiva Tet.**



AK-47, rezaba en silencio para que una vez más los túneles le permitieran salvarse a él y a su pueblo.

Los túneles de Cu Chi constituían una increíble red de complejos pasos subterráneos excavados a mano, construidos en el rojo suelo de una zona situada unas 12 millas al norte de Saigón. Los americanos nunca llegaron a entender ni a explorar totalmente dicha red. En la guerra de infantería, de gran rapidez de movimientos, no se consideró necesario detenerse y gastar tiempo en investigar estas extraordinarias estructuras subterráneas. Se adiestraron grupos especiales de soldados —los ratas de los túneles— para la lucha dentro de este ambiente, si



bien su bravura sólo sirvió para mantener escondidos a los comunistas durante cierto tiempo. Puede que los americanos hayan ocupado el territorio de la superficie de Cu Chu, pero allí abajo, el Vietcong seguía estando en sus túneles, manteniendo una guerra contra la nación de mayor poderío militar de la Tierra.

La red subterránea de 200 millas fue creada casi por accidente. Después de la Segunda Guerra Mundial, los franceses volvieron a Indochina como dominadores coloniales. El distrito de Cu Chi tenía una larga tradición de nacionalismo y los franceses lucharon duramente contra los insurgentes del Viet Minh (nombre con que se conocía a los predecesores del Vietcong). Se enviaron guillotinas portátiles a Cu Chi para la ejecución de nacionalistas y después de cierto tiempo los vietnamitas estimaron prudente excavar pequeños túneles en el suelo para esconderse de la policía francesa. Tras la derrota de Francia en 1954, quedó una pequeña pero útil infraestructura de túneles. Cuando una década más tarde llegaron los americanos con su gran fuerza, el líder comunista de Vietnam del Norte Ho Chi Minh ordenó a los cuadros del sur ampliar dramáticamente la red de túneles. Aldeas enteras: hombres, mujeres y niños participaron en las excavaciones a mano.

## Se agachó, esperando que los americanos se bajaran de sus 113 e inspeccionaran la trampilla

Fue Mai Chi Tho (actualmente alcalde de la ciudad de Ho Chi Minh, la antigua Saigón), junto con otros líderes del norte, quien planeó el final de Saigón en la Ofensiva Tet desde el túnel de Phu My Hung que Nam Thuan iba a proteger tan despiadadamente un poco después. El capitán Nguven Thanh Linh, actualmente en el Ejército Popular de la República Socialista de Vietnam, pasó cinco años mandando en este sector de los túneles. En el 7.° Cuartel General Militar de la ciudad de Ho Chi Minh nos decía: «la tierra era perfecta para construcción de túneles. Es pegajosa y no se desmenuza. Toda la zona de Cu Chi está a 65 pies sobre el nivel del mar y sabíamos que hasta los 20 pies no había agua». La seca laterita arcillosa, moldeable en la época monzónica, pero como el ladrillo en tiempo seco, resultaba ideal.

Durante la guerra cayeron en manos americanas instrucciones a los pelotones acerca de la forma de excavar y las dimensiones precisas de los túneles, si bien el significado de estos papeles nunca se apreció completamente. Se trataba de un gran sistema bien construido con asombrosas «habitaciones», cocinas, grandes cámaras y hospitales, en los que la vida continuaba para el Viet Cong. La clave para proteger toda esta serie de poblados subterráneos era la seguridad del camuflaje exterior. Las trampillas de entrada al túnel estaban tan bien hechas que resultaban invisibles para un occidental medio. Los autores estuvieron en un pequeño claro de la jungla, sabedores a ciencia cierta de que había una trampilla a sus pies y no eran capaces de encontrarla.

Alrededor de las entradas principales a los túneles, el Viet Cong excavó «agujeros de araña» especiales, consistentes en alojamientos para uno o dos hombres maravillosamente camuflados, que permitirían a los francotiradores de primera mantener a raya a las escuadras americanas un tiempo suficiente para desalojar los túneles en caso de que fueran

**Arriba: guerrilleros del Vietcong se arriesgan a la aniquilación instantánea al cortar una bomba norteamericana que no ha hecho explosión, para extraer su contenido explosivo. Izquierda: desde sus bases ocultas en los tuneles, el Vietcong tendió emboscadas mortales a las patrullas americanas y lanzó incursiones contra los depósitos de fuel enemigos (arriba). Arriba a la derecha: el capitán Nguven Thanh Linh, jefe del batallón del Vietcong en Cu Chi.**

descubiertos. También se usaban primitivas trampas malavas para desviar la atención americana de las verdaderas entradas de los túneles. En el fondo de un hoyo se colocaban estacas de punji y pinchos de bambú mezclados con excrementos, destinados a clavarse sobre algún infeliz e incauto soldado; también se usaban imitaciones modelo Viet Cong de la terrible mina antipersonal americana Claymore, para volar a los soldados que se acercaran demasiado a la entrada de algún túnel.

Estas eran algunas de las cartas con las que contaba Nam Thuan mientras esperaba agachado a que los americanos desmontaran de sus M 113 e inspeccionaran la trampilla de la entrada del túnel, que él había dejado descubrir deliberadamente. Su segundo jefe estaba muy bien escondido bajo tierra a unos 40 metros en otra trampilla de entrada del túnel. Al fondo de la corta chimenea de 1 metro en la que estaba Thuan y formando ángulo recto, comenzaba un túnel de comunicación de 20 metros. Se instaló cómodamente en la unión considerando su entorno y dejando que su vista vagara dentro de la luz disponible. Al final del túnel de 20 metros había otra corta chimenea que conducía a la trampilla camuflada donde estaba escondido su segundo. Para Thuan era vital que esta segunda trampilla no fuera encontrada por los americanos. Se arrastró cuidadosamente hasta una pequeña alcoba-dormitorio, excavó unos centímetros en la pared del túnel y esperó.

De repente oyó una sorda explosión, percibió el temblor y cerró sus ojos cuando una súbita ráfaga de luz solar llena de polvo penetró por la chimenea. Los americanos acababan de volar la trampilla. Bien, esto era lo que se esperaba. Toda la columna se detendría ahora mientras se exploraba el túnel, Thuan era el cebo: con un poco de suerte, Phu My Hung permanecería ignorado.

**Thuan se asomó desde su alcoba y con ayuda de la luz que llegaba de la entrada del túnel disparó dos veces contra el soldado**

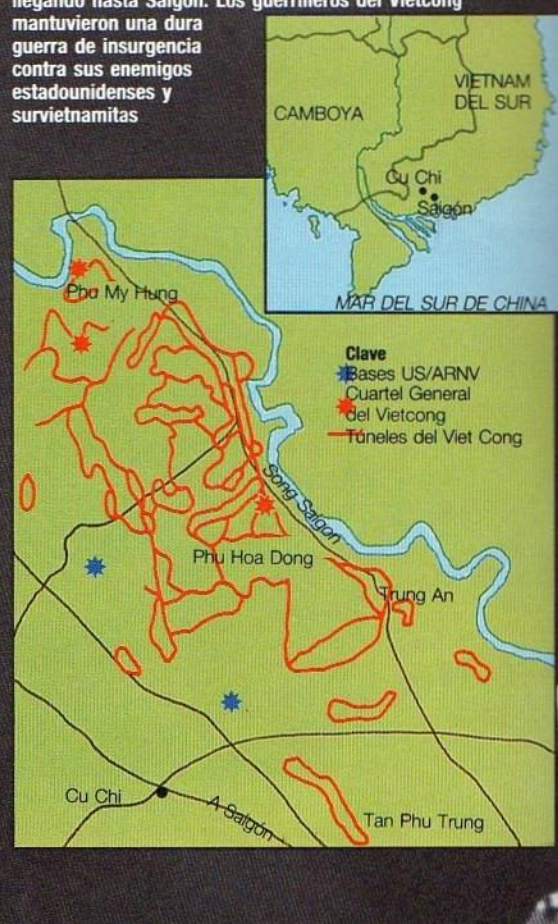
Pasó casi una hora hasta que empezó a oírse el ruido del helicóptero americano, Thuan supuso que estaban trayendo sus soldados especiales para los túneles, los ratas. Incluso ahora, seguía sin tener miedo. Por la chimenea sólo podían bajar de uno en uno... y Thuan sabía muy bien lo que tenía que hacer con ellos.

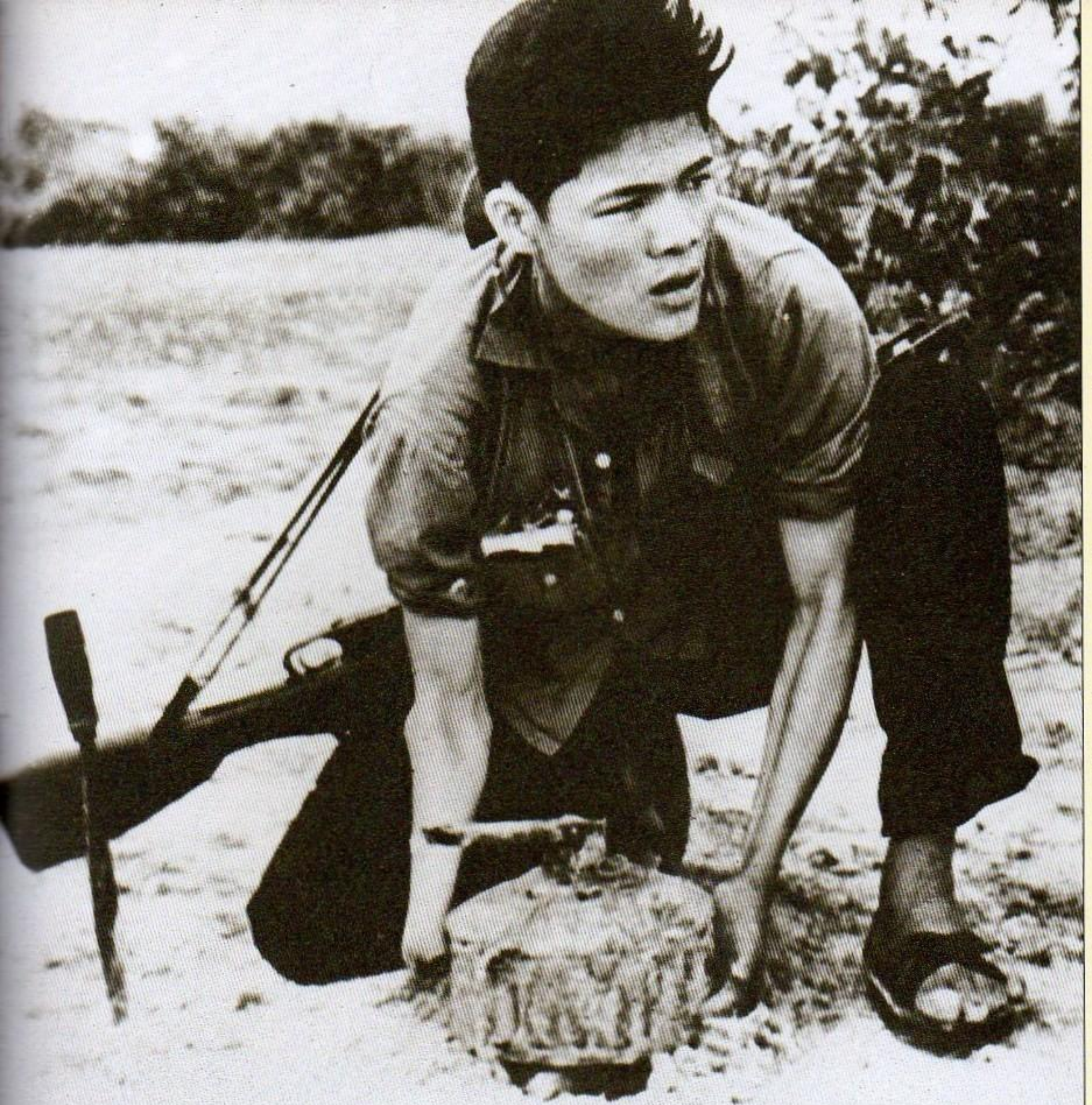
El pequeño guerrillero no podía tener el menor fallo. Ya había sido recompensado con la medalla de la victoria de segunda clase. Estaba a punto de ga-

Abajo: un soldado americano disparando con su pistola en la boca de un túnel del Vietcong durante una patrulla en la zona de guerra al norte de Saigón. Los americanos formaron una unidad especial de fuerzas para los túneles —los ratas de túnel— para luchar contra el Vietcong en los estrechos y oscuros corredores. Extremo derecha: Nouven Van Danh, experto en la colocación de minas, preparando una de sus sorpresas explosivas para alguna incauta patrulla americana. Sin embargo, su experiencia no la adquirió gratis, perdiendo casi toda su mano derecha durante una misión.

## Distrito de Cu Chi 1967-1968

Los túneles de Cu Chi eran el corazón de una red que se extendía desde Camboya por todo el territorio dominado por el Vietcong, que llegó a ser conocido como la Tierra de Hierro, llegando hasta Saigón. Los guerrilleros del Vietcong mantuvieron una dura guerra de insurgencia contra sus enemigos estadounidenses y survietnamitas





nar otra. Su sueño era dejar esta pequeña ciudad de defensa de poblados y pasar a las Fuerzas Regionales para participar en la ofensiva.

La caída de unos pequeños terrones en la entrada del túnel advirtió a Thuan de que estaba bajando el primer soldado. Para bajar, los americanos tenían que introducir forzosamente los pies en primer lugar, meneándolos desmañadamente hacia el túnel largo en el que estaba escondido Thuan. En el pasado, en el momento en que los pies del soldado tocaban el fondo, Thuan le había apuñalado en la ingle con su bayoneta. En esta ocasión, en el momento en que aparecieron las botas verdinegras de jungla, Thuan se asomó desde su alcoba y con la luz que entraba por la entrada del túnel disparó dos veces sobre el bajo vientre del soldado.

En la superficie los americanos estaban ahora en un apuro. No podían arrojar granadas por la chimenea porque su compañero mortalmente herido la tenía obstruida y además todavía podría estar vivo. Además, al bloquear el paso con su cuerpo, impedía que otros soldados continuaran la caza. Thuan calculó que los americanos tardarían por lo menos 30 minutos en deslizar cuerdas bajo los brazos del moribundo para subirle. La preocupación de los americanos por sus muertos y heridos continuaba siendo una continua fuente de perplejidad y alivio para los soldados comunistas.

La siguiente posición de combate de Thuan fue una segunda chimenea alrededor de un metro más profunda que conectaba el primer túnel de comunicación con un segundo túnel más bajo. Había una trampilla en lo alto de esta segunda chimenea, pero para que su plan tuviera éxito tenía que quitarla. Rezó para que los americanos no utilizaran gas en esta segunda etapa. No lo hicieron. Dispararon al aproximarse, pero las balas chocaron contra las tierra enviando algunos terrones a la chimenea en que se encontraba escondido esperando... Los soldados se veían obligados a avanzar con linternas. También podrían haber llevado altavoces para anunciar el momento en que iban a aparecer. El tiempo ahora era crítico. En el momento en que los ratas descubrieran la chimenea abierta, lanzarían una granada contra ella y Thuan volaría en pedazos. Thuan oyó el grito de una voz extranjera. Hubo un alto en los disparos. Era el momento. Sacó su cabeza y sus hombros.

Las linternas le cegaron, pero disparó el primer peine de su AK-47. El ruido era ensordecedor. Cargó a tientas el segundo peine y también lo disparó. El túnel se convirtió en un bramido de ruido, luz naranja y alaridos de los moribundos. Entonces se sumergió de nuevo en su chimenea, volvió a cerrar la trampilla y se alejó arrastrándose. Más tarde, su segundo jefe le informó de que los americanos habían sacado del túnel tres cuerpos. Al día siguiente mataría por lo menos a otros tres sepultándolos en una chimenea y a continuación lanzando una granada contra ellos.

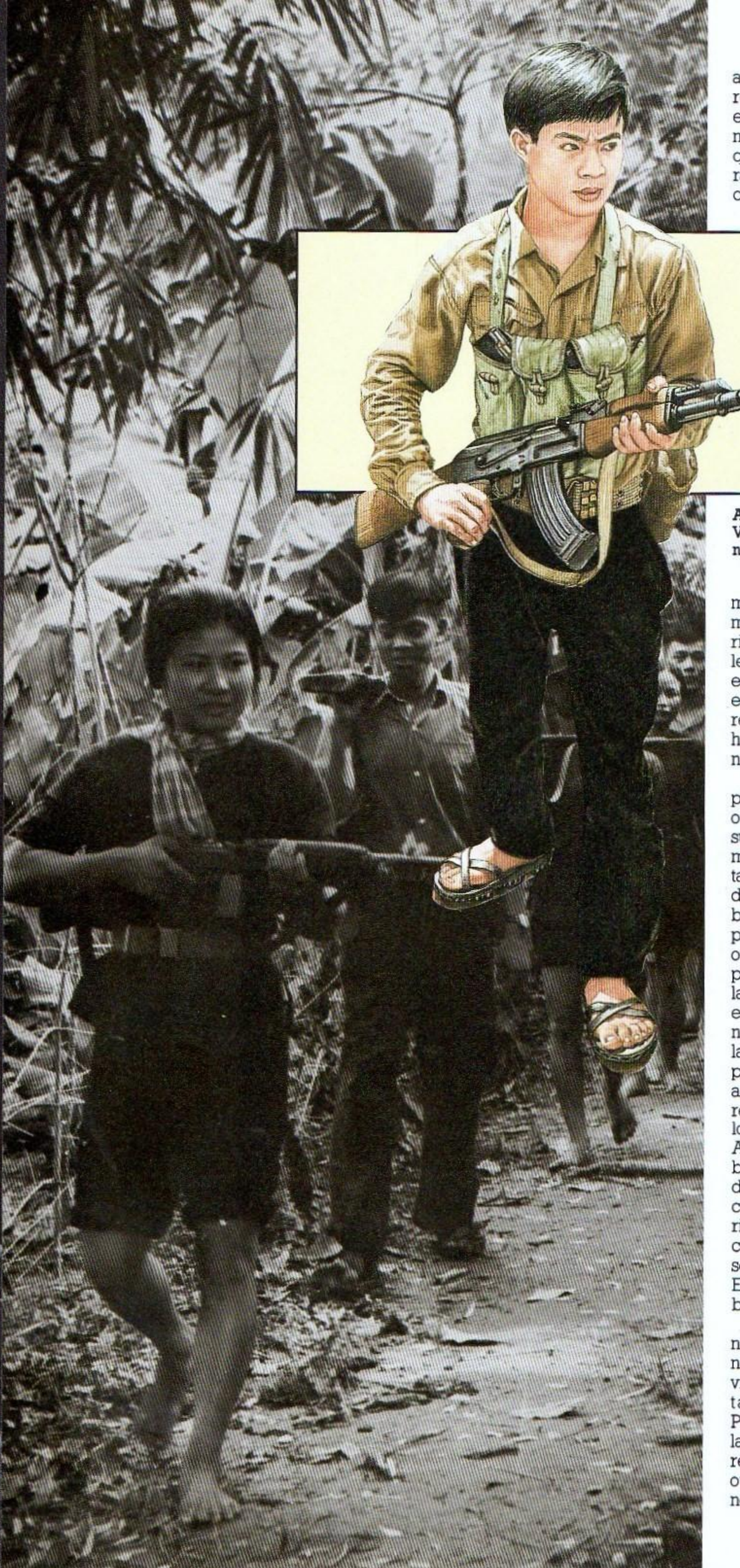
## GOLPEANDO LAS CIUDADES

**En la noche del 31 de enero de 1968 las fuerzas combinadas del Vietcong y del Ejército de Vietnam del Norte, con un total de unos 84.000 hombres, lanzaban la Ofensiva Tet contra blancos en no menos de cinco grandes ciudades, 36 capitales de provincia, 64 capitales de distrito y 50 aldeas por todo Vietnam del Sur. Los objetivos declarados para la ofensiva eran: llevar al sur un estado tal de agitación que el gobierno se colapse, hacer que se colapse el Ejército del Vietnam del Sur y finalmente minar la voluntad de los Estados Unidos de continuar en la guerra. La operación estaba programada para coincidir con las celebraciones del Tet (el año nuevo vietnamita), momento en que el ejército survietnamita estaría menos preparado para reaccionar con eficacia ante el ataque. El Vietcong se sirvió de las fiestas para infiltrarse en poblaciones y ciudades como si estuvieran de vacaciones, pasando con ellos sus armas de contrabando.**

**La ofensiva se inició con ataques de mortero y de cohete a los que siguieron feroces combates cuando el Vietcong y los norvietnamitas intentaron establecerse en el centro de las ciudades. Sin embargo, la situación se puso contra los comunistas a medida que tropas survietnamitas y estadounidenses reconquistaron las poblaciones una tras otra de forma que después de la primera semana de combate la mayoría de las ciudades habían sido nuevamente aseguradas.**

**Durante la ofensiva el Vietcong y las tropas norvietnamitas tuvieron muchas bajas, estimándose en 30.000 el número de muertos durante las primeras dos semanas de la ofensiva Tet. La mayoría de las bajas correspondían al Vietcong, el cual después del Tet quedó tan debilitado militarmente que nunca pudo volver a funcionar con eficacia. Pero a pesar de estas pérdidas la guerra continuó y Vietnam todavía vería seis años más de luchas hasta que el Sur sucumbió finalmente.**

Unos 14 meses después Nam Thuan fue invitado a unirse como oficial a las fuerzas regulares. Fue el responsable máximo de la defensa de seis poblados en la aldea Phu An. Unos años más tarde, el 28 de marzo de 1975, Thuan formaba parte de las tropas que izaban la bandera del Frente Nacional de Liberación Comunista sobre la torre de Cu Chi. Ahora es comandante del Ejército Popular de Vietnam.



**Combatiente de los túneles del Vietcong. Vietnam, 1967**

Este soldado lleva el pantalón de «pijama» negro del Vietcong y una guerrera caki del ejército norvietnamita. En sus pies lleva sandalias «Ho Chi Minh», construidas con neumáticos de camión. Lleva un fusil de asalto chino tipo 56 de 7,62 mm y tres cargadores en los bolsillos de sus correajes

Abajo a la izquierda: una patrulla de guerrilleros del Vietcong, sonríe para las cámaras de una agencia de noticias de Hanoi.

Pese a las largas y sangrientas operaciones encaminadas a la destrucción de los túneles, especialmente en el conocido Triángulo de Hierro, los americanos no lograron el éxito de su misión, y siempre les quedó una extraña incomodidad en relación con este tipo de guerra. Los túneles, y el Vietcong que estaba dentro de ellos, fueron un puñado de alfileres clavados en lo mejor de las dos divisiones que había junto a Saigón. Como dijo Mai Chi Tho, «los túneles eran una espina en el ojo del enemigo».

Cuando el cómico americano Bob Hope actuó para los soldados en la base de Cu Chi, el Vietcong organizó para sus soldados sus propias atracciones subterráneas en los túneles. Hubo un dramaturgo comunista, Pham Sang, que dio recitales y representaciones políticas en pequeños escenarios construidos en lo más profundo de los túneles, se celebraban bodas en los túneles y compañías enteras de tropas regulares de Vietnam del Norte se trasladaban ocultamente por la red de túneles hasta las mismas puertas de Saigón. Una de las mayores operaciones lanzadas desde los túneles, la Ofensiva Tet, señaló el principio del fin de la intervención norteamericana en Vietnam. También fue el punto de partida de la decadencia de los túneles de Cu Chi. Durante una pausa en los bombardeos de Vietnam del Norte, el arma que más temía el Vietcong se volvió contra la red subterránea. Los enormes B-52 lanzaron contra los túneles una lluvia de bombas de alto explosivo. A finales de 1969 y principios de 1970, los túneles habían sufrido bastante daño como para hacer dudar de la utilidad de su uso militar continuado. Pero el carácter de la guerra ya había cambiado. Los americanos se irían, la guerra se tornaría más convencional entre el ejército de Vietnam del Norte y los soldados del ARVN del presidente Thieu en el Sur. En 1975, los tanques del ejército norvietnamita bombardeaban el palacio presidencial en Saigón.

En la guerra de los túneles se perdieron no menos de 12.000 vidas. Pocos de los guerrilleros originales de los túneles del Vietcong lograron sobrevivir y sólo un puñado de «ratas» vivieron para contarlo. El cuartel general subterráneo de Phu My Hung se conserva ahora como recuerdo de la guerra en los túneles. Las viejas salas de conferencias y los tortuosos túneles que unían unas con otras han sido cuidadosamente preservados en torno a la aldea. Hoy es un lugar tranquilo.



# COMANDO COSTERO




120.° ESCUADRON

Formado en Lympne, Kent, el 1 de enero de 1918, el 120.° Escuadrón estaba equipado con aviones Airco DH9 y DH9A para los bombardeos diurnos, pero como terminó pronto la I Guerra Mundial, se les asignó la tarea de transportar el correo entre Inglaterra y Francia. Esta tarea, aparentemente banal, sirvió mucho para educar a los pilotos en el vuelo con todas las condiciones climáticas, una técnica que normalmente no se pedía en las unidades de bombardeo, y, después del armisticio, continuaron suministrando el correo al Ejército Aliado de Ocupación. El escuadrón fue disuelto en 1919.
Se volvió a formar el 1 de junio de 1941, en Nutts Corner, cerca de Belfast, en Irlanda del Norte, para contrarrestar la amenaza de los submarinos en el Atlántico Norte. Los primeros Consolidated Liberators que llegaron de EE. UU. fueron desplegados por el Comando Costero de la RAF en patrullas de largo radio sobre el océano, y el escuadrón continuó en su papel antisubmarino durante la guerra. Cuando se disolvió el escuadrón, el 4 de junio de 1945, tenía en su haber 16 hundimientos de submarinos confirmados, el más alto de todo el Comando Costero. El 120.° Escuadrón reapareció el 1 de octubre de 1946, al renumerar el 160.° Escuadrón. La asociación de la unidad con el trabajo antisubmarino se reanudó en 1951, cuando se convirtió en el primer escuadrón en poner en vuelo el Avro Shackelton.
Arriba: insignia del 120.° Escuadrón.

## En la batalla del Atlántico, los pilotos del Liberator del 120.° Escuadrón del Comando Costero de la RAF, se encargaron de los mortíferos «wolf pack» de submarinos alemanes

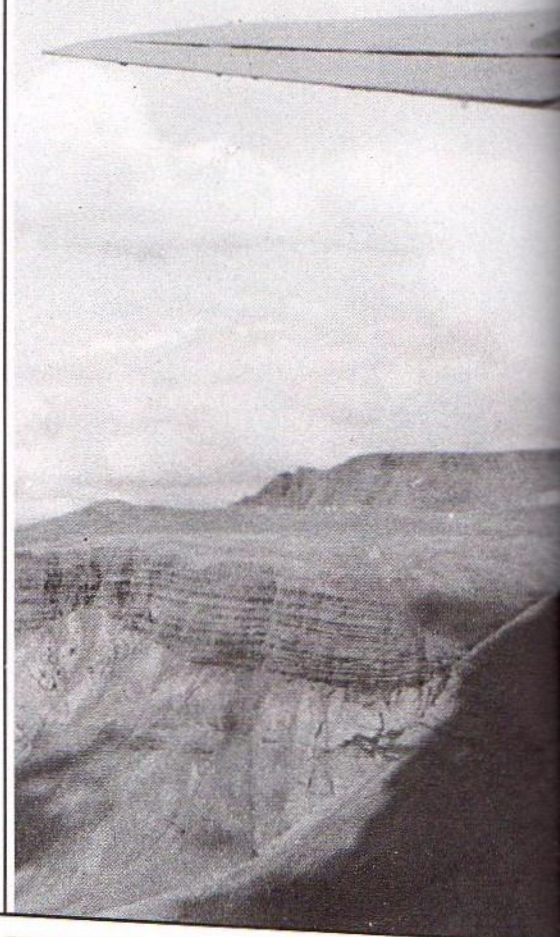
El «hueco aéreo» del medio del Atlántico fue un factor crucial en la victoria británica sobre los submarinos alemanes en la II Guerra Mundial. En tanto pudieron operar fuera del alcance de las patrullas aéreas antisubmarinas con base en tierra, tuvieron bastante libertad de acción como para constituir una amenaza seria a los convoys de importancia vital que provenían de América. A pesar de esto, hasta 1943 el Comando Costero de la RAF no pudo asignar más que un sólo escuadrón a la ardua tarea de las patrullas de amplio radio sobre la zona, que en esos momentos requerían de vuelos sobre el agua de quince horas de duración o más. La causa primordial fue la escasez del único avión para patrullaje marítimo capaz, por aquel entonces, de efectuar tales misiones: el Consolidated Liberator de fabricación norteamericana. Los Liberator Mk I tenían una autonomía operativa de 3.700 km, comparados con los 2.100 del barco volante Short Sunderland, el mejor avión para patrulla antisubmarina de fabricación británica que tenía entonces en servicio la RAF.

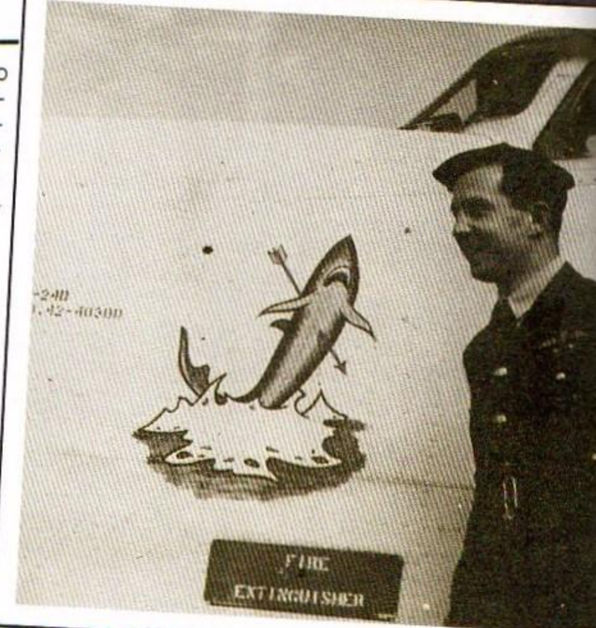
La unidad pionera de Liberator en el Comando Costero fue el 120.° Escuadrón. Sin embargo, tal era la escasez de Liberator que en agosto de 1942, cuando se intensificó la actividad de los submarinos en el medio del Atlántico, sólo había en servicio cinco Liberator de gran autonomía (VLR) Mk I, dentro de los efectivos de la unidad. Estaban equipados con radar ASV (de aire a barcos de superficie) y estaban armados hasta con seis cargas de profundidad de 113 kg, más cuatro cañones delanteros de 20 mm en una batería ventral, y armamento defensivo a base de seis ametralladoras de 7,70 mm. El escuadrón volaba en esta época en Liberator Mk II, pero en esencia eran versiones de bombardeo, y les faltaba la capacidad de combustible para el trabajo de patrulla VLR.

## Un Liberator detectó tres submarinos en las vecindades del convoy y les obligó a sumergirse apresuradamente

A pesar de la escasez de aviones, el primer año de servicio operativo del 120.° Escuadrón fue exitoso. Tras un breve período de adaptación al nuevo Liberator, la unidad comenzó sus patrullas antisubmarinas en septiembre de 1941. Tres meses después llegó una de las acciones decisivas contra los submarinos, cuando el Convoy HG76 se hizo a la mar en Gibraltar camino de Inglaterra, acompañado por una fuerte escolta de barcos antisubmarinos, bajo el mando del famoso comandante F. J. Walker. Tras la pérdida en acción de dos buques mercantes y del transporte escolta *HMS Audacity*, un Liberator del 120.° Escuadrón encontró al convoy a 750 millas náuticas de la base, en la mañana del 22 de diciembre. El avión alejó a un Fw 200 Cóndor, y dos horas después divisó y atacó a un submarino. Otro Liberator detectó tres submarinos más en las cercanías del convoy en tres horas, y les obligó a hundirse precipitadamente. Los submarinos enemigos se vieron obligados a desistir de su ataque. La presencia de cobertura aé-

Página 1181, arriba: sorprendido en medio del Atlántico, y posiblemente sin poder sumergirse por daños en el casco, un submarino sufre el ataque aéreo de un Liberator. Página 1.121, abajo: el 8 de diciembre de 1942 dos Liberators del 120.° Escuadrón consiguieron dispersar un «wolf pack» compuesto por 13 submarinos. Los aviones efectuaron 11 ataques, y una vez liberaron sus cargas de profundidad, tuvieron que confiar solamente en sus cañones y ametralladoras. Entre los que recibieron condecoración por esta acción estaba el jefe de escuadrón T. M. Bulloch (el tercero por la izquierda), que recibió una barra para su DFC.







Abajo: los Liberators del 120.° Escuadrón vuelven de una patrulla antisubmarina de 16 horas a su base en Reykjavik, Islandia. Extremo inferior, izquierda: el jefe de escuadrón Bulloch con el Liberator, portando su insignia personal. Extremo inferior, centro: aunque el Liberator pilotado por el teniente de ala A. W. Fraser (extremo inferior a la derecha) se vio sometido a fuego antiaéreo intenso desde este submarino, consiguió hundirle con un preciso ataque con cargas de profundidad. Recibió una barra para su DFC por esta acción.

## EL LIBERATOR

Los Consolidated Liberator Mk I y Mk II que pilotó por primera vez el 120.° Escuadrón sobre el Atlántico Norte fueron sólo unos pocos de todos los Liberator que volaron durante la II Guerra Mundial. La fabricación comenzó en septiembre de 1939, y, al terminar la guerra con Japón, se habían fabricado 18.188 aparatos, dando una proporción de cinco a tres si los comparamos con la Fortaleza Volante Boeing B-17. En octubre de 1938, la Consolidated Aircraft Corporation recibió la petición de abrir una segunda línea de producción en San Diego, California. En lugar de esto, propuso desarrollar un bombardero de amplia autonomía de tipo superior, y en enero de 1939 el US Army Air Corps pidió un prototipo. En su primer vuelo desde el aeropuerto Lindburgh, el 29 de diciembre, el prototipo mostró unas alas y unidad de cola radicalmente nuevas, patentadas por David R. Davis, que aumentó con eficacia la autonomía del aparato, reduciendo sustancialmente la resistencia al avance. El fuselaje tenía dos reductos para bombas, cada uno del tamaño del compartimiento completo existente en el B-17, pudiendo transportarse 3.600 kg de bombas. El motor fue el utilizado en el barco volante Catalina.

El Liberator Mk I fue un modelo de producción solicitado por Francia antes de la ocupación, y el contrato se transfirió a la RAF. El Mk II era mejor avión, adaptado a las exigencias británicas. Aunque le faltaba algo de la capacidad de combustible que exhibía el Mk I, tenía tanques autosellantes, mejor armamento y un motor mejorado. Su armamento consistía en once Brownings de 7,7 mm, ocho de ellas montadas en torretas eléctricas Boulton Paul, en la parte media superior de la cola. En junio de 1941, se entregaron a las Fuerzas Aéreas de EE. UU. los primeros ejemplares del famoso B-24 Liberator (B-24A). El tipo de avión sufrió durante la guerra muchas mejoras posteriores, y los Mk II del 120.° Escuadrón, de radio relativamente pequeño, se reemplazaron finalmente por B-24D Liberator III y Liberator GR V.

rea, combinada con la agresiva actitud de la escolta naval, había privado en esta ocasión a los submarinos de su presa, pero habrían de pasar muchos meses antes de que se pudiera proporcionar cierto nivel de protección a todos los convoys en peligro.

En mayo de 1942, el 120.° Escuadrón recibió instrucciones de efectuar dos misiones de reconocimiento de amplio radio a las Islas Lofoten, en apoyo de los convoys árticos. Durante el segundo de estos vuelos, el Liberator del escuadrón fue atacado por cazas Messerschmitt Bf 109. Tras el ataque, en que los artilleros del Liberator aseguraron haber derribado un aparato, el acribillado aparato se vio obligado a caer al mar en las costas noruegas. Cuatro de los siete miembros de la tripulación sobrevivieron en las frías aguas del mar en sus botes neumáticos durante cuarenta y ocho horas, hasta llegar a la costa. Se escaparon entonces de ser capturados por las patrullas alemanas y se abrieron paso hasta la neutral Suecia.

Las patrullas antisubmarinas, que constituían la principal tarea del escuadrón, raras veces eran interesantes. No era raro que una tripulación realizara su patrullaje completo sin ver un solo submarino. Sin embargo, una excepción notable fue la carrera completa del jefe de escuadrón Terence Bulloch, que se convirtió en el piloto más exitoso del 120.° Escuadrón y el as de la caza antisubmarina de todo el Comando Costero durante la Guerra. Nacido en 1916 en Lisburn, County Antrim, Ulster, Bulloch se unió a la RAF en 1936. Su temprano servicio en guerra, que le hizo ganar la Distinguished Flying Cross, fue en Ansons y Hudsons. Su primer ataque antisubmarino después de unirse al 120.° Escuadrón fue el 22 de octubre de 1941, y el mes de agosto siguiente había hecho siete avistamientos y realizado tres ataques, aunque ninguno de ellos con éxito. En esa época era un piloto experimentado, con un total de más de 2.300 horas de vuelo en su registro, y había recibido la calificación oficial de piloto «excepcional». La pérdida de uno de sus hermanos en acción había convertido para él la guerra en una cuestión personal. El 16 de agosto, cuando patrullaba en la zona de las Azores, atacó y alcanzó al *U-69* y dos días más tarde, repitió la azaña con el *U-635*.



**El ataque de Bulloch fue un éxito completo y su víctima, el U-597, se hundió con toda la tripulación**

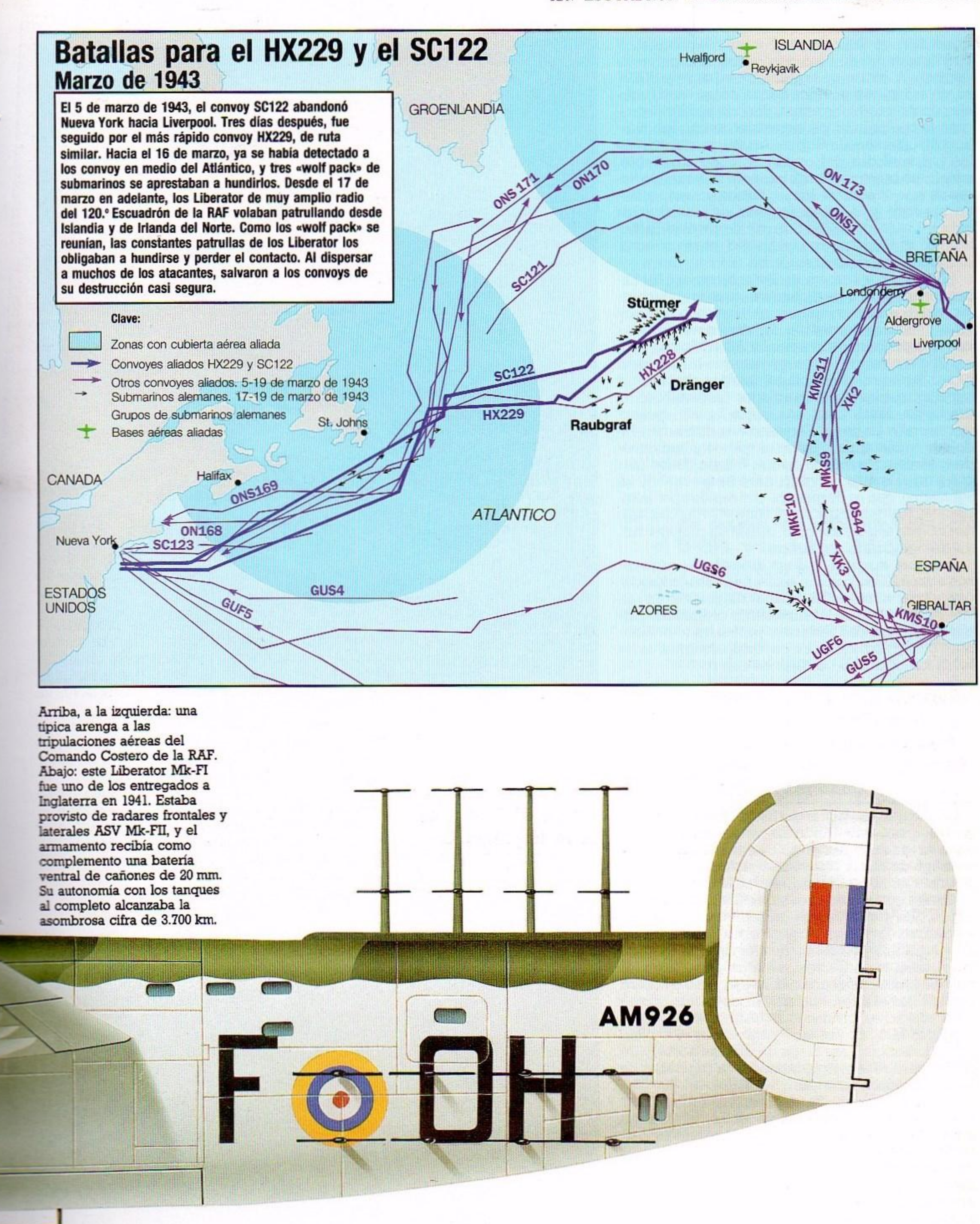
En septiembre de 1942, un destacamento del 120.° Escuadrón comenzó a operar desde Reykjavik, Islandia, para ayudar a cerrar el área sin defensa de la mitad del Atlántico. Después de eso, hasta abril del año siguiente, realizó patrullajes desde Reykjavik y desde Aldergrove, en Irlanda del Norte. La base islándica para operaciones proporcionaba al escuadrón mayores oportunidades de acción, y las mejoras recientes en el armamento y en tácticas aumentaban las posibilidades de éxito. Se había entregado al escuadrón una nueva carga de profundidad, preparada para explotar a ocho metros de profundidad, al descubrirse que las anteriores armas explotaban demasiado cerca de la superficie como para que produjeran daños de importancia en los submarinos. Bulloch decidió también abandonar el método estándar de ataque a submarinos, consistente en lanzar cargas dispersas a un submarino; en su lugar, decidió lanzar las cargas en un modelo en racimo longitudinalmente sobre el blanco.

El 12 de octubre Bulloch tuvo oportunidad de experimentar sus ideas al detectar un submarino en las vecindades del Convoy ONS136. El ataque fue un éxito completo, y su víctima, el *U-597*, se hundió hasta el fondo. Tres días después, el Liberator capitaneado por el oficial de vuelo S. E. «Red» Esler, hun-



## Batallas para el HX229 y el SC122
### Marzo de 1943

**El 5 de marzo de 1943, el convoy SC122 abandonó Nueva York hacia Liverpool. Tres días después, fue seguido por el más rápido convoy HX229, de ruta similar. Hacia el 16 de marzo, ya se había detectado a los convoy en medio del Atlántico, y tres «wolf pack» de submarinos se aprestaban a hundirlos. Desde el 17 de marzo en adelante, los Liberator de muy amplio radio del 120.º Escuadrón de la RAF volaban patrullando desde Islandia y de Irlanda del Norte. Como los «wolf pack» se reunían, las constantes patrullas de los Liberator los obligaban a hundirse y perder el contacto. Al dispersar a muchos de los atacantes, salvaron a los convoys de su destrucción casi segura.**




Arriba, a la izquierda: una típica arenga a las tripulaciones aéreas del Comando Costero de la RAF. Abajo: este Liberator Mk-FI fue uno de los entregados a Inglaterra en 1941. Estaba provisto de radares frontales y laterales ASV Mk-FII, y el armamento recibía como complemento una batería ventral de cañones de 20 mm. Su autonomía con los tanques al completo alcanzaba la asombrosa cifra de 3.700 km.

dió al *U-661*. Durante las tres semanas siguientes, la tripulación de Bulloch avistó cuatro submarinos, y pudo atacar dos de ellos, pero ambos escaparon indemnes. A inicios de noviembre, el convoy SC107 se vio sometido a un feroz ataque de un «wolf pack» alemán de trece submarinos, dándole al 120.° Escuadrón la oportunidad de experimentar con submarinos. El Liberator de Bulloch estaba patrullando en las proximidades del convoy el 5 de noviembre, cuando se avistó un submarino, pero se sumergió antes de que él pudiera atacar. Entonces avistó y atacó con éxito al U-132, el segundo submarino en su haber. Le quedaban dos cargas de profundidad, y terminó su patrullaje con un ataque sobre un tercer enemigo, esta vez sin resultados.

El cénit de la carrera de Bulloch con el 120.° Escuadrón llegó el 8 de diciembre, cuando su Liberator daba cobertura aérea al hostigado Convoy HX217. Bulloch recordaría en sus conversaciones con el historiador de la aviación Alfred Price:

«Llegamos sobre el convoy justo con las primeras luces. Sabíamos que había submarinos alrededor y manteníamos los ojos bien abiertos. La visibilidad no era buena. Había como una media luz y la galerna no mejoraba las cosas. Comencé mi patrulla haciendo una amplia pasada sobre el convoy y casi inmediatamente nos sonrió la suerte. A popa de los barcos y en el campo de visión del Liberator avisté un submarino, que se desplazaba con rapidez por la superficie. Iba derecho a por el convoy.» Atacó el submarino con seis de sus ocho cargas de profundidad, y éste desapareció de la vista.

Una hora después, Bulloch detectó dos submarinos a unos 270 m 'como si estuvieran volviéndose locos', a unas veinte millas náuticas del convoy. Se volvió, y atacó a uno de los submarinos con sus dos cargas de profundidad restantes, pero cuando el Liberator consiguió ponerse en posición, el submarino se había ido, y no hubo señales de daños.

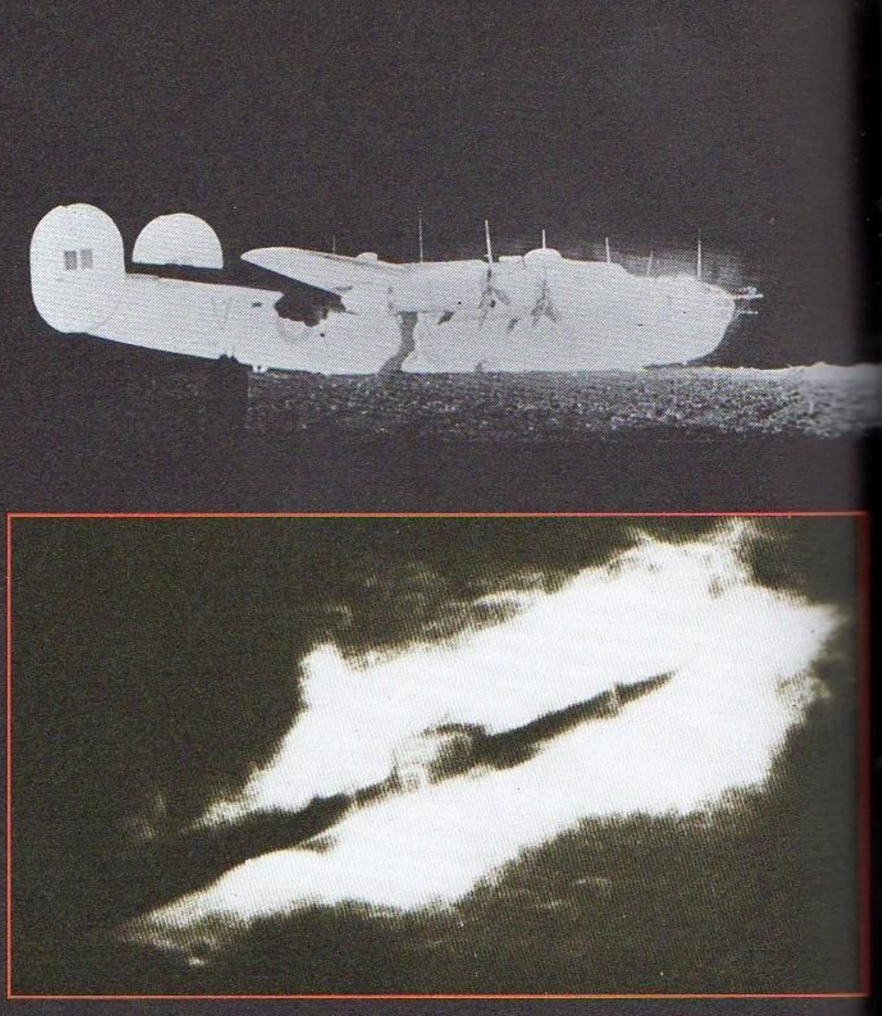
**Bulloch picó sobre el submarino y lo acribilló con sus cañones y su fuego de ametralladoras, pero se sumergió buscando la seguridad de aguas profundas**

Habían gastado las cargas del Liberator, pero Bulloch continuó patrullando. La tripulación se dedicó a sus tareas de rutina, y uno de los artilleros cocinó un menú de filetes con patatas en la cocinilla de la galería. Entonces, en palabras de Bulloch:

«Estaba sentado en la cabina con una bandeja en mis rodillas y con George (el piloto automático) en los mandos. Estaba saboreando el filete, pero ascendió a superficie otro submarino. La bandeja cayó de mis rodillas, mientras yo tomaba los controles, y, al sonar la alarma en el aparato, se oyó como caían las bandejas en el avión, mientras la tripulación saltaba a sus posiciones, olvidando su hambre.»

Bulloch hizo una pasada rasante sobre el submarino y lo acribilló con fuego de ametralladora y de cañón, pero se sumergió buscando la seguridad de las profundidades marinas.

Lo único que podía hacer el capitán del Liberator sin cargas de profundidad era acribillar a balazos al submarino y forzarlo a sumergirse, haciéndole perder el contacto con el convoy amenazado. Después de más de siete horas sobre el Convoy HX217, el Liberator de Bulloch fue relevado por un segundo avión del 120.° Escuadrón, capitaneado por el jefe de escuadrón D. J. Isted. Entre estos dos Liberator hicieron no menos de trece avistamientos de submarinos, y llevaron a cabo once ataques. Esta acción fue un digno final en la carrera de Bulloch con el

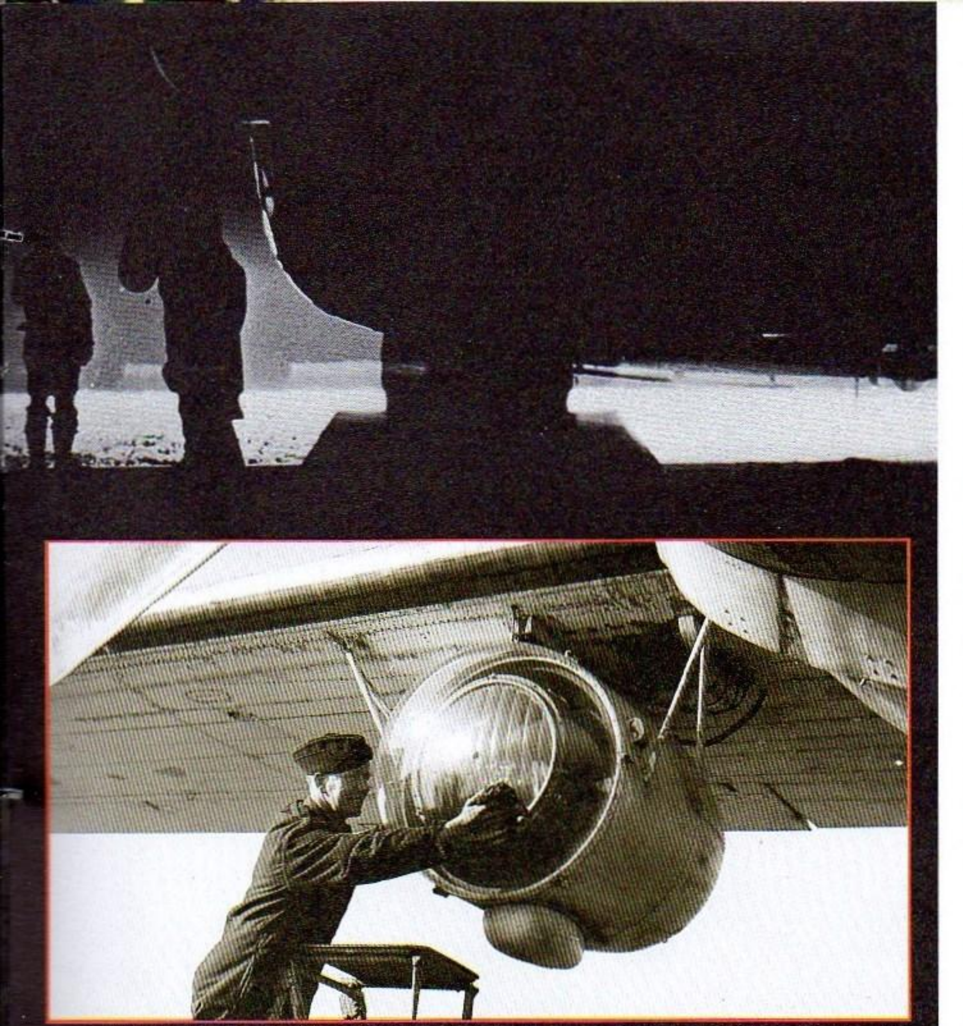


120.° Escuadrón, que había ganado una barra para su DFC y la Distinguished Services Order.

El nuevo año iba a ser testigo de feroces combates contra los «wolf pack» de submarinos en el centro del Atlántico, culminando con su derrota final. Sin embargo, en enero de 1943, el 120.° Escuadrón era el único escuadrón de Liberator operativo en el Comando Costero de la RAF, con cinco Liberator Mk I y doce Liberator Mk III. Este último se había fabricado como bombardero, y habían sido necesarias grandes modificaciones para convertirlo en un eficaz avión de patrulla VLR, ocasionando un retraso que se añadió al de la lenta entrega de aviones por los Estados Unidos. Sin embargo, en breve serían operativas dos nuevas unidades de Liberator (los Escuadrones 59.° y 86.°) en el Comando Costero. Además, estaban en estudio equipos bélicos mejores

**Abajo: hacia enero de 1943, las fuerzas del 120.° Escuadrón aumentaron a 5 Liberators Mk I y 12 Liberator Mk III. Este último (se ve abajo) fue la respuesta inglesa al B-24D, la primera versión fundamental de este tipo. El radar en barbillón del tercer avión indica que es el Liberator GR.Mk V, completamente actualizado.**





para la guerra antisubmarina, que aumentarían, en gran medida, la capacidad de los Liberator para detectar submarinos. El radar centimétrico ASV de mejor radio y resolución iba a sustituir a los antiguos equipos de onda milimétrica, las luces Leigh (faros de búsqueda aerotransportados) posibilitarían los ataques antisubmarinos durante la noche, que hacía invulnerables a los submarinos, y el ultrasecreto torpedo buscador supondría una tremenda mejora respecto a la eficacia de la carga de profundidad.

Pronto tendrían un fuerte impacto en el desarrollo de la Batalla del Atlántico el aumento del número de aviones VLR y la mejora de su equipo. A mediados de mayo, el Convoy SC130 era hostigado por un «wolf pack» de diecisiete submarinos, pero a pesar de los numerosos intentos de los submarinos de entrar al ataque, todos los barcos llegaron sanos y salvos a Inglaterra. El 120.° Escuadrón tuvo un papel especialmente activo en la defensa del convoy el 19 de mayo. Cuatro Liberator hicieron un total de quince avistamientos, seis de ellos seguidos de ataque. El único con éxito fue el llevado a cabo por el sargento de vuelo W. «Smokey» Stoves, que lanzó dos torpedos buscadores al *U-954*. El submarino desapareció con toda su tripulación; uno de sus oficiales era el hijo del gran almirante Dönitz.

Consternado por las crecientes pérdidas de submarinos, el Alto Mando Alemán decidió fortalecer el armamento antiaéreo de los submarinos para que pudieran combatir en la superficie. El 24 de junio de 1943, el piloto oficial A. W. Fraser se encontró con el *U-194* en medio del Atlántico, y el submarino le recibió con una gruesa cortina de fuego antiaéreo. Sin atemorizarse, Fraser se lanzó sobre el submarino en un ataque rasante. El fuego enemigo dañó el sistema hidráulico del Liberator, y sólo se lanzaron correctamente dos cargas de profundidad, pero fueron suficientes para mandar al fondo al *U-194*.

**Arriba: hasta la introducción de la luz Leigh, un faro de busca antisubmarina aerotransportado, no podía apuntarse sobre los submarinos en la oscuridad, salvo lo indicado por el radar, muy inadecuado a cortas distancias. Arriba, a la derecha: un submarino británico a toda máquina, iluminado sobre la superficie durante los primeros ensayos. Extremo superior: una visión fantasmagórica de un Liberator enfocado de lleno por un faro Leigh.**

Un resultado del creciente número de aviones patrulleros VLR durante la última mitad de 1943, fue un aumento de los hundimientos compartidos. El 8 de octubre el 120.° Escuadrón compartió la destrucción del *U-643* con un Liberator del 86.° Escuadrón, y ocho días más tarde dos aviones del escuadrón compartieron el hundimiento del *U-470* con un Liberator del 59.° Escuadrón. Hacia el otoño de 1943, el 120.° Escuadrón había comenzado a renovarse con Liberator Mk V, provisto de radar centimétrico y luz Leigh. La capacidad del nuevo equipo para detectar submarinos quedó demostrada de manera convincente por el teniente de vuelo H. F. Kerrigan el 6 de marzo de 1944. Estableciendo contacto a quince millas náuticas de distancia, se lanzó con éxito a un ataque de cargas de profundidad contra el *U-737*. El fuego antiaéreo del submarino averió uno de los motores del Liberator, pero no hizo desistir a Kerrigan de la persecución de un segundo submarino que había detectado poco después del ataque. Este submarino estaba preparado para recibirle y le lanzó una andanada de fuego antiaéreo que hirió a dos miembros de la tripulación del Liberator. Kerrigan descubrió que no podía lanzar las cargas de profundidad restantes desde su averiado avión, así que este segundo ataque fue infructuoso. Sin embargo, aún fue capaz de guiar su acribillado aparato hasta la base y por su tenacidad fue condecorado con la DSO.

**El 22 de marzo, un Liberator detectó el U-296, y lo despachó con un torpedo buscador**

En la primavera de 1944 había cambiado completamente el carácter de la guerra antisubmarina. Tras la derrota de los grandes «wolf pack» oceánicos, la principal amenaza provenía de los submarinos costeros equipados con schnorkel. En consonancia con ello, el 120.° Escuadrón se retiró de Islandia en marzo y se estableció en Ballykelly, en Irlanda del Norte. Operando desde este aeródromo en apoyo de la Operación Overlord (el desembarco de Normandía), un Liberator del 120.° Escuadrón consiguió hundir al *U-740* el 9 de junio. Como los nuevos submarinos, equipados con schnorkel eléctrico no necesitaban subir a la superficie para recargar sus baterías, eludían, de manera muy eficaz, a los enemigos. Sin embargo, los tubos de schnorkel y los periscopios podían detectarse visualmente o por radar y por sonoboyas (sonar en miniatura lanzados desde avión) que podían detectar los submarinos sumergidos a cortas distancias. Después de muchas semanas de infructuosas patrullas, un avión del 120.° Escuadrón obtuvo dos detecciones con sonoboyas durante diciembre de 1944, y pudieron dirigir a los barcos de superficie a la zona. Hubo resultados más positivos con el nuevo año, y el 22 de marzo de 1945 fue detectado el *U-296* por un Liberator, y hundido por un torpedo buscador.

Se obtuvo otro hundimiento el 29 de abril, siendo la víctima el *U-1017*.

El 120.° Escuadrón terminó la guerra como la unidad antisubmarina con más hundimientos en su haber del Comando Costero de la RAF. Había hundido un total de dieciséis submarinos, dañado otros tantos y había compartido tres hundimientos con la Royal Navy. Pero más allá de toda la destrucción que sembró a su paso, las incesantes patrullas del escuadrón habían evitado la pérdida de incontables mercantes en el Atlántico Norte. Winston Churchill afirmaría más tarde que sólo el peligro submarino le había asustado durante la guerra. El 120.° Escuadrón hizo una valiosa contribución para alejar este peligro.




MARINES
HOLANDESES

**Uno de los más antiguos del mundo, el Cuerpo de Infantería de Marina (Marines) de Holanda, se formó el 10-12-1665. El Cuerpo Real de Marines Holandeses actual alcanza unos 2.800 hombres. El 90 por 100 de ellos son profesionales, sirviendo los oficiales y suboficiales durante siete y nueve años respectivamente; el 10 por 100 son soldados cumpliendo el servicio militar. Al final de su servicio, los reclutas pueden elegir entre unirse al cuerpo como profesionales o pasar a la reserva. Las fuerzas del cuerpo están divididas en dos comandos regionales: Holanda, adscrito a la OTAN, y Antillas Holandesas, con base en las islas de Aruba y Curacao en el Caribe. El comando de la OTAN está compuesto por el 1.er Grupo de Combate Anfibio (IACG), unos 700 hombres con base en Doorn; dos «fuerzas de reacción rápida», lista para la acción en cualquier lugar del mundo al instante; y la 7.ª Sección Especial de Botes Holandesa. Con base en el HMS *Thetis*, las tareas específicas de esta última unidad son reconocimientos con amplio radio y operaciones antiterroristas sobre oleoductos. Otra unidad marítima con base en Holanda es la BBE (Bizondere Bystand Eenheid, literalmente «Unidad para Circunstancias Diferentes»). Con base en el campamento de Van Braam Houckgeest, la BBE es unidad profesional antiterrorista específica, y sus filas se nutren de marines especialmente entrenados. Arriba: la insignia de manga del Cuerpo Real de Marines Holandeses, con el lema de la unidad Quot Patet Orbis (por Todo El Mundo).**

# CIRCUNSTANCIAS ESPECIALES

**Tras diecinueve días de duras negociaciones, las autoridades holandesas lanzaron a las fuerzas antiterroristas de los Marines contra los pistoleros que se habían apoderado de un tren**

Cero horas menos treinta minutos. Bajo el manto de la noche, en la madrugada del 12 de junio de 1977, el pelotón de apoyo del Cuerpo Real de Marines Holandeses avanzaba centímetro a centímetro hacia las posiciones de fuego preestablecidas en torno a los coches del tren secuestrado. Una vez en sus puestos, los hombres apuntaron sobre el blanco sus GPMG y FN FAL listos para descargar una mortífera cortina de fuego para aislar a los trece surmoluqueños de sus aproximadamente ochenta aterrorizados rehenes. En algún lugar en torno al tren también habían tomado posiciones los francotiradores de la Ducht Rijks Politsie. Estos hombres, al igual que los muy entrenados marines, llevaban fusiles Hecker y Koch de 7,92 mm adaptados a su papel de francotiradores y equipados con una mira de punto simple: la que enfoca un punto rojo sobre el blanco. Aunque temiblemente precisos, los fusiles eran también un arma psicológica. Si un secuestrador veía el punto rojo sobre su cuerpo, inmediatamente se quedaría paralizado o intentaría alguna acción evasiva: un terrorista que intenta ocultarse del francotirador no tiene tiempo, ni se le ocurre, matar a sus rehenes.

La crisis a que se enfrentaba el gobierno holandés había comenzado a las 08,30 h del 23 de mayo, cuando los surmoluqueños habían tomado el control de un tren diario que hacia la ruta entre Rotterdam y Groninga, en el norte de Holanda. Los secuestradores detuvieron el tren en De Punt y liberaron a algunos de los pasajeros de a bordo, encadenaron y bloquearon las puertas del tren, y oscurecieron las ventanas con periódicos. Luego, hicieron públicas sus condiciones para liberar a los rehenes sanos y salvos: el gobierno holandés debía ejercer presión sobre Indonesia para que otorgase la independencia de su patria, las Molucas del Sur. Los secuestradores pedían también la liberación de muchos de sus compañeros, que permanecían en las carceles de Holanda por anteriores acciones, y un Boeing 747 en el aeropuerto internacional de Amsterdam, Schipol. Para probar que hablaban en serio, dispararon sobre el conductor del tren, matándole, y arrojaron su cuerpo a la vía.

Las negociaciones entre los surmoluqueños y el gobierno se prolongarían durante dos semanas, pero incluso en sus comienzos, los holandeses estaban considerando la solución militar de la situación. A las pocas horas de comenzar el secuestro, veinticuatro marines de la BBE (Bizondere Bystand Eenheid: Uni-



Izquierda: de maniobras en Escandinavia: dos hombres del Cuerpo Real de Marines Holandeses dan cubierta desde detrás de su trineo volcado. Siendo una de las unidades más antiguas, el cuerpo ha estrechado cerrados lazos con los Royal Marines británicos y es probable que le encargara la defensa del vulnerable flanco norte de OTAN. Sin embargo, tienen también una unidad de lucha antiterrorista.

dad para Circunstancias Especiales) habían abandonado su campamento hacia De Punt donde se había establecido un estrecho cordón militar en torno al tren. Su primera tarea era obtener datos de inteligencia sobre los asaltantes: su número, posiciones y armas. Se había acordado que la Cruz Roja llevaría contenedores con alimentos al tren, que entrarían desnudos para probar que no iban armados. Ninguno de los secuestradores pareció darse cuenta de que todo el personal de la Cruz Roja era joven y musculoso; de hecho, eran policías intentando recoger información de valor.

Cualquier autoridad que se vea enfrentada a un conflicto con rehenes de por medio tiene que reconocer un hecho brutal: si los secuestradores comienzan a matar a sus rehenes en las primeras fases del secuestro, es poco lo que puede hacerse para remediarlo. No era momento de intentar una solución militar, no hasta que se supiera lo suficiente sobre los surmoluqueños. Recoger datos de inteligencia lleva su tiempo, y la mayoría de los gobiernos con sensibilidad negocian durante tanto tiempo como se pueda.

**Marine holandés, años 70**

Este hombre, armado con un Uzi de 9 mm, miembro de la sección antiterrorista del cuerpo, viste una chaquetilla antibalas sobre su chaqueta de lana, pantalones de combate y casco US M1. Su correaje incluye un bolso para granadas, otro con botiquín y una cantimplora de tipo norteamericano. Lleva también un cuchillo de combate y un revólver.

## ENTRENAMIENTO

Los hombres que se presentan voluntarios al Cuerpo Real de Marines Holandeses han pasado ya un entrenamiento básico completo, pero, antes de ser aceptados en la unidad antiterrorista, cada hombre sufre un severo examen psicológico para valorar si es válido. En particular, se estudia profundamente su comportamiento en acción y su reacción al estrés. Tras superar este obstáculo, se pone a prueba a cada recluta, durante un curso de entrenamiento que dura unas cuarenta y ocho semanas. En la primera fase, que dura dieciséis semanas, está adscrito a la tercera escuadra de la unidad y, si tiene éxito, pasará a una de las dos escuadras activas para un posterior entrenamiento y examen. La primera parte del programa se concentra en el aprendizaje de técnicas antiterroristas especiales, la segunda fase continúa con esto e intenta también entrenar al recluta en el trabajo de equipo homogéneo. Gran parte del entrenamiento de los marines es similar al de otras unidades antiterroristas: combate en corto, asalto de edificios, puntería y rescate de rehenes. Sin embargo, los reclutas reciben también instrucción de cómo controlar los puntos más delicados de un motín, y mantienen relaciones muy estrechas con otras fuerzas de seguridad holandesas. Para dar a su entrenamiento visos de realismo, se lleva a los reclutas al Shipol, el principal aeropuerto internacional de Holanda, para ejercicios y también para conocer la distribución de otros aeropuertos importantes. Como el SAS y el GSG9 de Alemania Occidental, aprenden las técnicas de asalto de aviones secuestrados. Los soldados en entrenamiento emplean también mucho tiempo del curso en práctica con fusil y pistola para mejorar su puntería; las armas principales de la unidad son la pistola metralleta, y pistola normal. Sin embargo, se les enseña también el uso de las armas estándar de la OTAN, así como de miras infrarrojas e intensificadores de imagen. Después de pasar el curso de entrenamiento, cada hombre normalmente permanece en la unidad unos dos años.

**A finales de los 70, algunos miembros de la comunidad de las Molucas del Sur holandesas realizaron una serie de actos para propagar sus demandas de independencia para su tierra, libre de interferencias indonesias. En diciembre de 1975 dos grupos se apoderaron de un tren cerca de Beilen (ilustración principal) y el consulado indonesio en Amsterdam (extremo inferior izquierdo). En ambos casos, las autoridades se negaron a ceder a las peticiones de los surmoluqueños, y los rehenes fueron liberados finalmente. Casi dos años después, el 27 de mayo de 1977, asaltaron una escuela en Bovensmilde (abajo a la derecha). Enfrentados a la intransigencia del gobierno para satisfacer sus demandas, los surmoluqueños liberaron a sus rehenes el día 27.**

Como parte de este proceso, las autoridades intentarán siempre asegurar la liberación de algunos de los rehenes: normalmente los enfermos, los niños y las mujeres. Hay dos razones para ello obviamente, el deseo de salvar vidas sin derramamiento de sangre, y la necesidad de obtener datos actualizados de inteligencia. El cuarto día en De Punt, los negociadores consiguieron la liberación de una mujer embarazada que pudo proporcionar muchos datos sobre los surmoluqueños: que armas tenían (automáticas y granadas), quiénes eran los líderes, dónde dormían por la noche, cuántos había de guardia en un momento dado, y dónde se colocaban. Como los rehenes a menudo comienzan a identificarse e incluso a simpatizar con sus secuestradores, un proceso que se conoce como el «síndrome de Estocolmo», esta información hay que recogerla tan pronto como se pueda. Un rehén que lleve un cierto tiempo en libertad tiende a dar datos deliberadamente falsos, o ocultar detalles.

En realidad, las conversaciones entre los secuestradores y las autoridades se prolongaron hasta el 9 de junio. Un médico surmoluqueño comenzó encabezando las negociaciones por parte de las autoridades, pero a medida que pasaba el tiempo, comenzó a sospecharse de sus simpatías reales: su natural simpatía por su propia gente podría llevarle a dar datos a los secuestradores sobre las fuerzas que estaban frente a ellos. Las cosas llegaron a un punto de estancamiento el 10 de junio. Los secuestradores se mantenían en sus exigencias, que el gobierno holandés no estaba dispuesto a satisfacer.

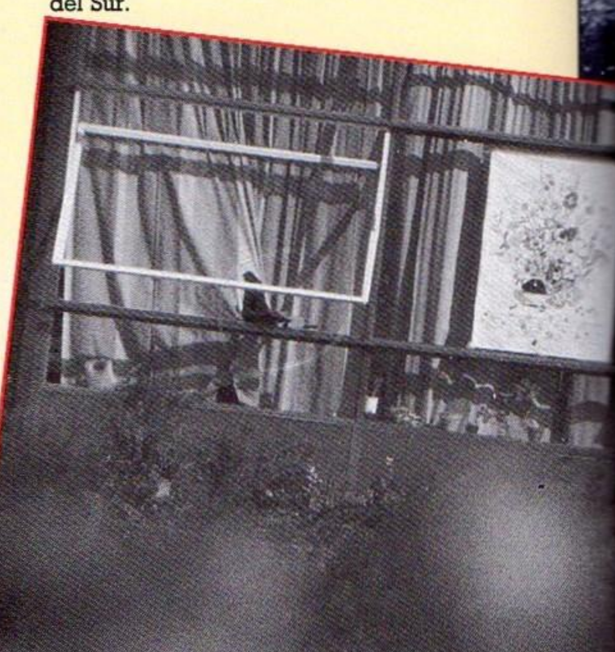
La decisión del BBE de pasar al asalto ya estaba tomada; una decisión que el ministro holandés de defensa dejó entrever en una entrevista con periodistas: «Hemos llegado a un punto de impas... quizá sea el momento de tomar otras medidas.» Desgraciadamente sus proféticas palabras saltaron a la radio, y a pesar de la jaula electrónica que se había tendido para aislar a los secuestradores del mundo exterior, consiguieron oír una de las emisiones que citaba las palabras del ministro.

El día 10, los equipos de rescate estaban listos para asaltar el tren. El SBS holandés había empleado mucho tiempo en infiltrarse por las vías hacia el tren; siempre por la noche, cuando era poco probable que detectaran sus actividades los secuestradores o potenciales simpatizantes. Durante sus frecuentes salidas, habían colocado cargas explosivas sobre las vías delante del tren, a utilizar como ru-

## LUCHA POR UNA PATRIA

Tras la creación de los Estados Unidos de Indonesia a partir de la antigua colonia de las Indias Orientales Holandesas, a finales de 1949, el nuevo gobierno intentó imponer sus deseos sobre las islas de las Molucas del Sur. Como respuesta, los surmoluqueños proclamaron la República independiente de las Molucas del Sur, recrudeciéndose el enfrentamiento hasta transformarse en rebelión armada. Se sofocó la rebelión y como resultado se trasladaron a Holanda unos 15.000 moluqueños, donde, albergados en campos de refugiados, se vieron enfrentados a serios problemas de adaptación.
Desde Holanda continuó la resistencia a las autoridades indonesias. En 1975, la Organización Juvenil de las Molucas del Sur Libres (Vrije Zuidmolukse Jongeren VZJ), decidió pasar a la acción directa: se atacaron objetivos indonesios en Holanda, y hubo un intento, fallido, de secuestrar a la Reina Juliana.
A finales de 1975, sin embargo, dos ataques de los miembros del VZJ obtuvieron repercusión internacional. El 2 de diciembre, siete moluqueños secuestraron un tren cercano en Beilen, asesinaron al conductor y exigieron la liberación de los prisioneros moluqueños y conversaciones sobre el futuro de su patria.
Dos días después, otros seis moluqueños tomaron el consulado indonesio en Amsterdam, nuevamente con rehenes. A pesar de la muerte de uno de los rehenes el día 4, ambos grupos liberaron sus prisioneros y terminaron las crisis el 14 y el 19 de ese mes.
El 23 de marzo de 1977, dos grupos llevaron a cabo ataques coordinados sobre un tren en De Punt y una escuela de primaria en Bovensmilde. En ambos casos, tomaron varias decenas de rehenes, y, aunque los escolares fueron puestos en libertad sin daños, los marines recibieron la orden de asaltar el tren. El 11 de junio, seis moluqueños y dos rehenes murieron durante un intercambio de disparos, pero los marines sólo tuvieron un herido leve.
Otro incidente, en que estuvieron implicados los miembros de la VZJ, se dio el 13 de marzo de 1978, cuando tres moluqueños tomaron el control de unas oficinas gubernamentales en Drenthe, cerca de Assen, y solicitaron la liberación de sus compañeros, que cumplían severas condenas de cárcel por sus actividades, a cambio de las vidas de setenta y un rehenes. Después de la muerte de cinco civiles y de un rehén, terminó el asedio al día siguiente, cuando los marines holandeses asaltaron el edificio.
Las autoridades encararon estas sucesivas crisis con una mezcla pragmática de dureza y comprensión: los directamente implicados en actos de violencia recibieron duras penas de prisión, en tanto que la comunidad surmoluqueña recibió ayuda gubernamental para mejorar su situación en Holanda. El enfoque pareció tener éxito. Los líderes del VZJ han declarado que debe abandonarse toda esperanza de independencia para las Molucas del Sur.







Asedio en Du Punt
Mayo-Junio de 1977
Después de un asedio de más de dos semanas, fue asaltado el tren en De Punt, cerca de Groninga, que mantenían en su poder los terroristas surmoluqueños, por fuerzas de choque de la unidad antiterrorista de los Marines holandeses.
Clave
Actos terroristas surmoluqueños
Ferrocarriles
MAR DEL NORTE
Groningen
De Punt
23 mayo 1977
Assen
Bovensmilde
Beilen
13 marzo 1978
2 diciembre 1975
DRENTHE
Amsterdam
Aeropuerto de Schipol
4 diciembre 1975
La Haya
Utrech
Arnhem
Rotterdam
HOLANDA
ALEMANIA OCCIDENTAL
Eindhoven
BELGICA
Secuestro
08,30, 23 mayo
Los terroristas asaltan el tren Rotterdam-Groninga y obligan al conductor a detenerse cerca de De Punt.
Starfighters
04,53, 11 junio
Mientras un equipo de marines se prepara para asaltar el tren, un ala de F-104 les cubre con los retroquemadores en acción.
1
2
3
A Groninga
Coches ocupados por los terroristas y sus rehenes
A Assen
Asalto
La fuerza de marines asalta el tren utilizando cargas explosivas para volar las puertas.
05,00 El tren cae en su poder.
Starfighters F. A. Holandesa
BBE, Cuerpo Real de Marines Holandeses

dosa maniobra de diversión mientras que tenía lugar finalmente el ataque, y habían colocado sensibles dispositivos de escucha sobre el cuerpo mismo del tren. Los equipos habían recibido también perfiles psicológicos de los surmoluqueños, cortesía del Servicio de Inteligencia Holandés. Las autoridades habían tenido una idea bastante buena de cómo reaccionarían los secuestradores si suponían que sus demandas no iban a quedar satisfechas: eran amateurs, y los amateurs era fácil que comenzasen a disparar indiscriminadamente.

Al alba del día 11, los marines se prepararon para la acción. Estaban divididos en dos grupos: uno que asaltaría el tren y otro que lo cubriría. Aparte de su función obvia, el pelotón de cubierta tenía que lanzar una cortina de balas al interior del coche donde los micrófonos habían mostrado que pasaban los secuestradores gran parte de su tiempo, para aislarlos de los rehenes. El pelotón de asalto iba equipado con automáticas Heckler y Koch y pistolas especiales de policía Smith and Wesson; vestían uniformes regulares de combate con protección antibalas, sus manos y sus caras iban untadas de crema de camuflaje.

Había dos pensamientos dominantes en la mente de estos hombres: el temor de que los secuestradores pudieran matar a alguno de sus rehenes antes de neutralizarles, y la posible reacción de los rehenes al rescate. La escucha electrónica indicaba que muchos de los rehenes habían caído presa del *síndrome de Estocolmo; se estaban identificando con* los surmoluqueños. Por eso, había que ir muy rápido y armar mucho ruido para evitar que los rehenes que sufrían el síndrome entorpeciesen el intento de rescate.

Momentos antes de la orden de «al ataque», los marines terminaron sus operaciones previas al asalto: cada hombre revisaba su propio equipo y lo ponía a punto: apretaban un lazo suelto, cerraban un bolsillo abierto, que pudiera engancharse con algo en el tren, reteniendo al equipo de asalto. Todas las pertenencias personales habían sido colocadas en bolsos de «zapador», y los miembros del equipo de asalto sólo llevarían sus armas, municiones y explosivos. Finalmente, cada hombre revisaba a su compañero, antes de que el sargento u oficial diera la señal de partida.

## Todo el tren se sacudió con la vibración producida por los reactores

Las cero horas menos treinta minutos. El pelotón de asalto se encaminó a las posiciones de asalto preacordadas en torno a los coches, moviéndose sigilosamente para mantener el elemento sorpresa, que tan crucial fue para el éxito de la operación. Tres miembros del pelotón colocaron cargas explosivas sobre las puertas de los trenes, mientras que otros hombres colocaban pequeñas escalas en los trenes. Cinco minutos antes de las cero horas, todos los marines se pusieron auriculares y esperaron a que comenzasen las maniobras diversivas. A unos pocos km del tren, los Starfighters F-104 de las Fuerzas Aéreas holandesas comenzaron su aproximación al blanco.

Las cero horas. Los Starfighters pasaron rugiendo, rozando los techos del tren, y al pasar sobre el tren, los pilotos encendieron los retroquemadores de los cazas. El efecto fue instantáneo y, para los ocupantes del tren, extremadamente terrorífico. Todo el tren trepidó con la vibración producida por los reactores: los rehenes se arrojaron al suelo, aterrorizados. Los surmoluqueños no tuvieron tiempo de recuperar sus aturdidos sentidos: explotaron las cargas frontales del tren, accionadas por los SBS. Simultáneamente, una descarga cegadora llovía sobre los coches que albergaban a muchos de los secuestradores, evitando cuidadosamente el segundo y cuarto carro, donde se concentraban la mayoría de los rehenes. A los surmoluqueños les parecía que las autoridades se habían vuelto locas e intentaban matar a todos los ocupantes del tren. Sin embargo, ninguno de los rehenes fue alcanzado por los disparos del exterior.

Segundos después, las puertas de los coches saltaron de sus goznes y el pelotón de asalto entraba

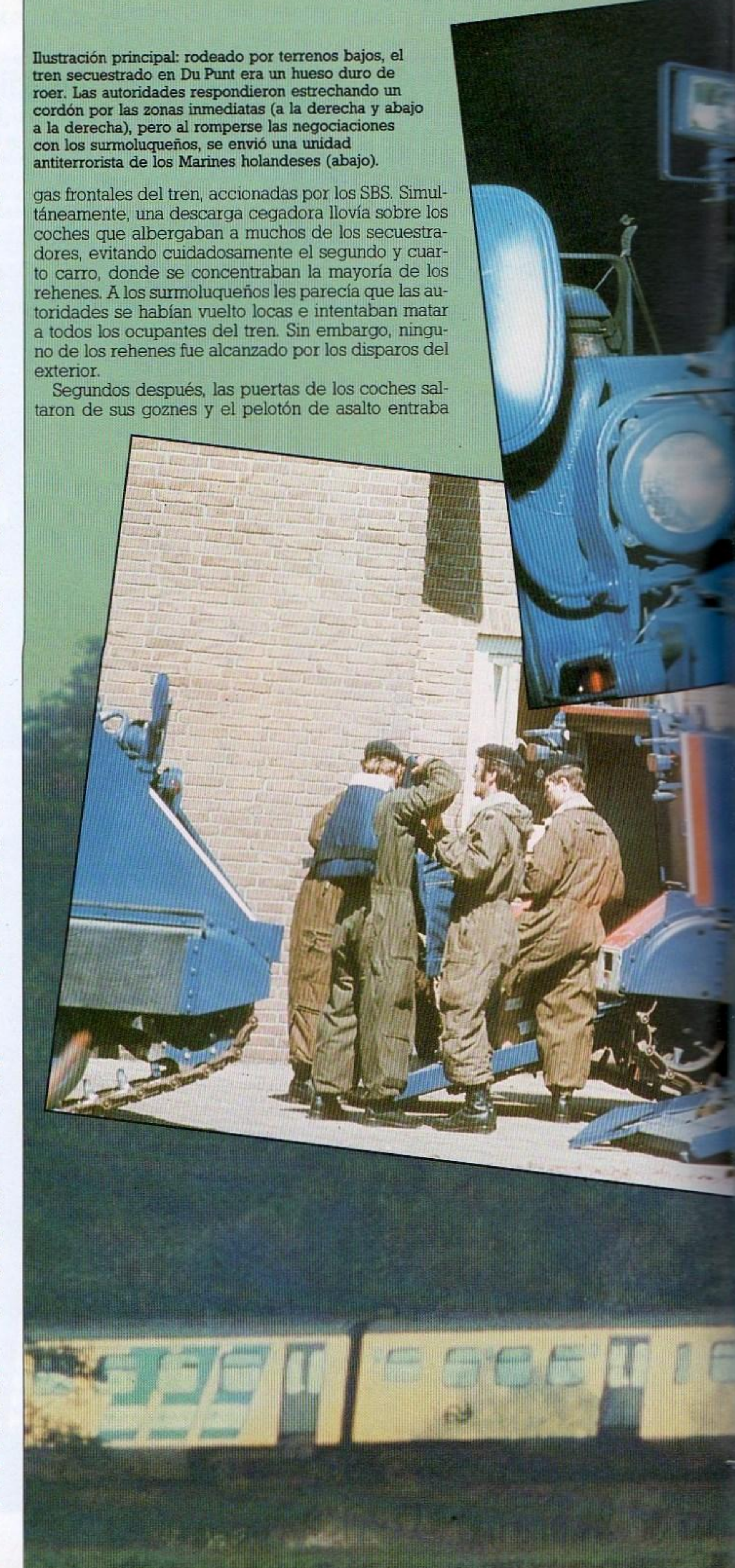
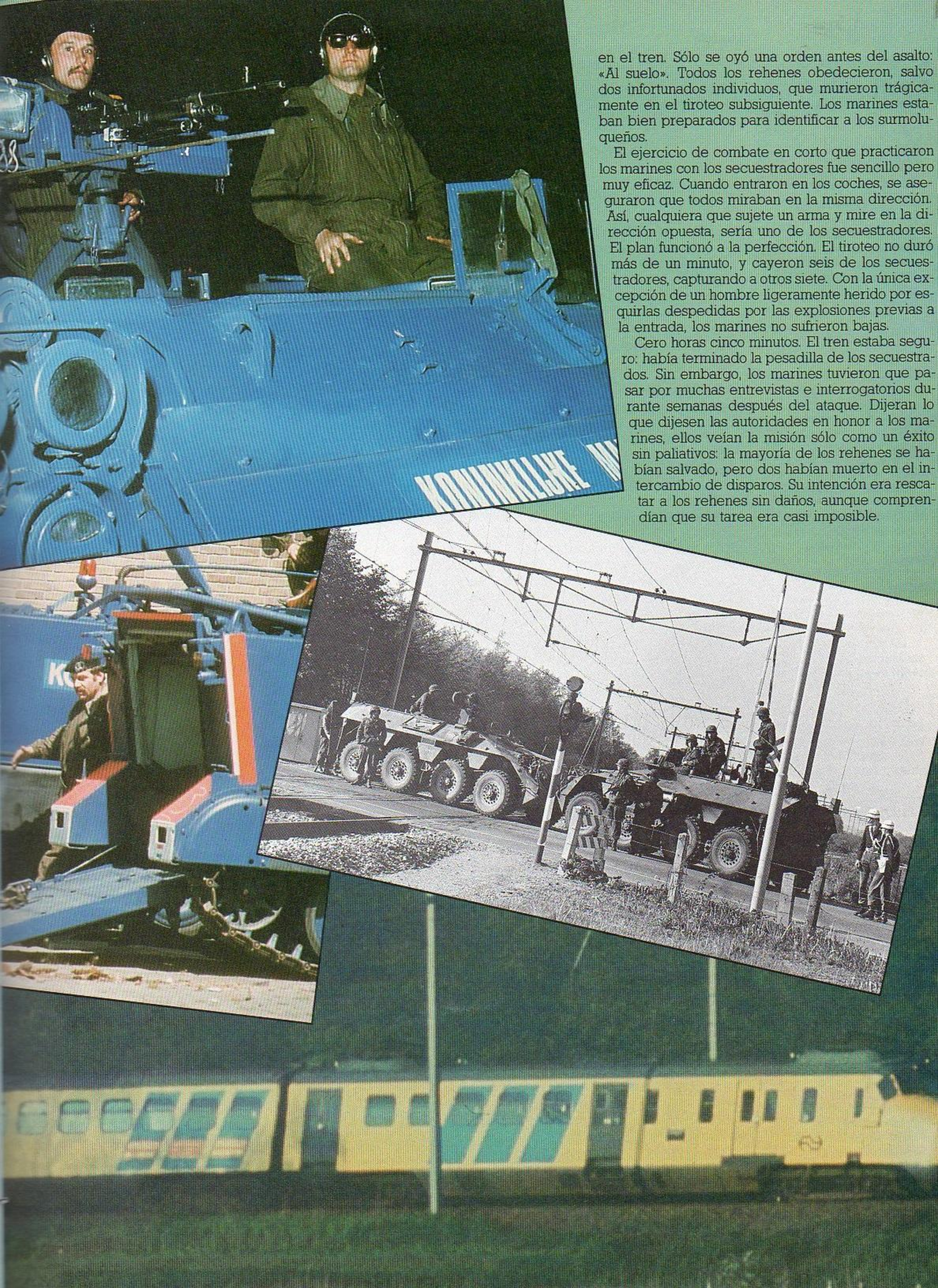


**Ilustración principal: rodeado por terrenos bajos, el tren secuestrado en Du Punt era un hueso duro de roer. Las autoridades respondieron estrechando un cordón por las zonas inmediatas (a la derecha y abajo a la derecha), pero al romperse las negociaciones con los surmoluqueños, se envió una unidad antiterrorista de los Marines holandeses (abajo).**




en el tren. Sólo se oyó una orden antes del asalto: «Al suelo». Todos los rehenes obedecieron, salvo dos infortunados individuos, que murieron trágicamente en el tiroteo subsiguiente. Los marines estaban bien preparados para identificar a los surmoluqueños.

El ejercicio de combate en corto que practicaron los marines con los secuestradores fue sencillo pero muy eficaz. Cuando entraron en los coches, se aseguraron que todos miraban en la misma dirección. Así, cualquiera que sujete un arma y mire en la dirección opuesta, sería uno de los secuestradores. El plan funcionó a la perfección. El tiroteo no duró más de un minuto, y cayeron seis de los secuestradores, capturando a otros siete. Con la única excepción de un hombre ligeramente herido por esquirlas despedidas por las explosiones previas a la entrada, los marines no sufrieron bajas.

Cero horas cinco minutos. El tren estaba seguro: había terminado la pesadilla de los secuestrados. Sin embargo, los marines tuvieron que pasar por muchas entrevistas e interrogatorios durante semanas después del ataque. Dijeran lo que dijesen las autoridades en honor a los marines, ellos veían la misión sólo como un éxito sin paliativos: la mayoría de los rehenes se habían salvado, pero dos habían muerto en el intercambio de disparos. Su intención era rescatar a los rehenes sin daños, aunque comprendían que su tarea era casi imposible.



AUSTRALIANOS

Los australianos que sofocaron los ataques del Afrika Korps en Tobruk en 1941, provenían de la 20.ª, 24.ª y 26.ª Brigadas de la 9.ª División y de la 18.ª Brigada de la 7.ª División. Aparte de un pequeño cuadro de soldados de reserva y regulares, los aproximadamente 15.000 australianos recibieron la tarea de mantener el puerto, donde voluntarios civiles, antiguos granjeros, obreros de fábrica y estudiantes salían precipitadamente para fortalecer los esfuerzos británicos. La mayoría de estos hombres no tenía experiencia alguna de guerra moderna, y tuvieron que contentarse con un entrenamiento apresurado y su innato instinto de supervivencia en su primera tarea de combate. Otra de las grandes fuerzas australianas fue su sentido de identidad nacional, con su tradición de independencia, y su tenacidad. Sus padres habían luchado en el Frente Occidental y en Gallipoli en la I Guerra Mundial, ganando reputación de élite. Aunque la Infantería australiana jugó un papel primordial en la defensa de Tobruk, recibieron el hábil apoyo de muchas piezas de artillería y antiaéreos. Aparte de la «artillería de matorral» (una abigarrada colección de cañones capturada a los italianos), los australianos tenían a su servicio de tres regimientos de cañones Bolfor a lo largo del asedio. Estos antiaéreos jugaron un papel clave en la defensa del puerto tras la retirada de los cazas de la RAF el 25 de abril, y la Luftwaffe comenzó a bombardear las instalaciones del puerto, el tenue vínculo de Tobruk con el mundo exterior. El reabastecimiento regular de Tobruk estaba a cargo de la Flotilla del Desierto Oeste. Arriba: insignia del C. G, Fuerzas Imperiales Australianas, Medio Oriente.

# RATAS DE TOBRUK

**En 1941 Rommel estableció el cerco de Tobruk, pero los australianos que defendían este puerto vital probarían ser un enemigo poco común para el Afrika Korps**

El Mariscal de Campo Erwin Rommel describiría más tarde a la 9.ª División de Infantería Australiana, las famosas «Ratas de Tobruk», como «sin lugar a dudas, una formación de élite del Imperio Británico». Su oponente, el general Sir Bernard Law Montgomery, les llamaba «soberbios». Los «zapadores» ganaron alabanzas excepcionales de dos grandes comandantes por sus acciones durante el largo y amargo asedio de Tobruk, un puerto vital del Norte de Africa. Aquí es donde se pondría a prueba el imparable avance de los Deutsches Afrika Korps, de las manos de estos tenaces australianos.

En abril de 1941, el Afrika Korps irrumpió desde su base en Trípoli, Libia, y asaltó las posiciones in-



glesas en las cercanías de Beda Fomm, Cirenaica, donde solamente dos meses antes los británicos habían eliminado al mal dirigido 10.° Ejército italiano. Sin embargo, el Afrika Korps era de una textura distinta y las unidades motorizadas alemanas expulsaron rápidamente a los británicos y las fuerzas de la Commonwealth fuera de Bengasi y Mesili y hacia Egipto en confusa retirada. Todo era caótico en el cuartel general británico. El teniente general Sir Richard O'Connor, comandante de las tropas británicas, había caído prisionero de los alemanes y sus unidades de combate estaban en retirada desorganizada con el Afrika Korps pisándoles los talones.

Era necesaria una acción de emergencia: el vital puerto de Tobruk tenía que quedar en manos británicas si quería parar a los alemanes y privarles de las instalaciones portuarias. Rápidamente, unos 15.000 soldados australianos, la 20.ª, 24.ª y 26.ª Brigadas de la 9.ª División, bajo el mando del comandante general Leslie Morshead, y la 18.ª Brigada de la 7.ª División Australiana y las tropas de apoyo se dispusieron en torno al perímetro defensivo de Tobruk para detener al Afrika Korps mientras que el resto de las tropas británicas se retiraban apresuradamente hacia Egipto.

## Los hombres estaban decididos a no ser «los que perdieron todo lo que la 7.ª División Australiana había ganado»

Ambos bandos sabían que Egipto sería un santuario solamente si Tobruk no caía en manos de los alemanes y Rommel, por eso mismo, estaba decidido a capturar el puerto en el menor tiempo posible. Su valor era lo bastante obvio como para que los italianos hubieran fortificado grandemente Tobruk como base de avanzada para una posible penetración en Egipto en las primeras fases de la guerra. Esta estrategia nunca se puso en práctica, sin embargo, los

**Abajo a la izquierda: el general Leslie Morshead, cuyo resuelto liderazgo durante el cerco de Tobruk le hizo ganar el apodo de «Ming el implacable». Izquierda: los fusileros australianos en acción con fusiles del 25. Extremo superior: la infantería australiana toma posiciones de tiro, lista para otro golpe sobre Tobruk. Abajo: los soldados se guarnecen en las trincheras del perímetro de la Línea Roja defensiva, construida en torno a Tobruk.**

italianos probaron su incapacidad de lanzar un ataque organizado de las dimensiones necesarias. Ni pudieron organizar tampoco una defensa sólida contra los certeros contrataques de O'Connor a inicios de 1941. Las defensas del puerto eran sólidas y consistían en una trinchera antitanque exterior respaldada por una línea de alambre de espino y trincheras. Tras esto, había una segunda línea que se componía de puntos fuertes defensivos para pelotón. Entre ambas, estaba un campo de minas, y más cerca de la ciudad había posiciones artilleras y muchos fuertes autónomos. Sin embargo, el 21 de enero de 1941, Tobruk había caído en la ofensiva agresiva de la 7.ª División Australiana, haciéndose 35.000 prisioneros, con su equipo y sus pertrechos.

Tras el ataque de Rommel, era tarea de la 9.ª División mantener Tobruk contra el enemigo resurgido, y los hombres estaban decididos a no ser «los que perdieron lo que la 7.ª División Australiana había ganado». Sin embargo, la 9.ª División nunca había entrado antes en acción, y tenía menos experiencia bélica que los veteranos endurecidos por los




## BASTION DEL DESIERTO

Reconociendo la importancia estratégica de Tobruk, como el único puerto de aguas profundas entre Bengasi y Alejandría, los italianos habían convertido la ciudad de Tobruk en una formidable fortaleza. El perímetro defensivo externo, conocido como Línea Roja, se extendía unos 45 km, en forma toscamente rectangular, a unos 15 kilómetros del puerto. La línea se componía de extensos campos de minas, respaldados por una trinchera antitanque, extensos campos de alambre de espino y un sistema de trincheras contínuo que unía unos 140 bunkers de hormigón. Al oeste de las defensas externas, el lecho seco de un río formaba una barrera natural que protegía el flanco del ataque de los tanques. El perímetro defensivo interno, la Línea Azul, comprendía una serie de puntos fuertes, separados unos 450 m., cada uno protegido por un pelotón, unidos a las posiciones de nidos de ametralladora y de fusil.

La zona entre el perímetro interno y el externo se sembró con una fina capa de minas, que se engrosó progresivamente al endurecerse el asedio. La zona entre la Línea Azul y el puerto se protegió también con dos fuertes, Pilastrino y Solaro. En total, las defensas en torno a Tobruk cubrían cerca de 520 km. cuadrados de desierto y sólo podían mantenerse bajo control con una guarnición grande y bien aprovisionada.

**En el invierno de 1940-1941, las fuerzas británicas en el norte de Africa avanzaron profundamente en Libia, ocupada por Italia, alcanzando El Algheila a inicios de febrero. El 24 de marzo, el recién llegado Afrika Korps, bajo el mando del general Erwin Rommel, lanzó su primera ofensiva, y hacia el 2 de abril los británicos se replegaban abiertamente. La 9.ª División Australiana se replegó hacia Tobruk. La vanguardia de la 5.ª División Ligera Alemana alcanzó Tobruk el 11 de abril y comenzó un ataque generalizado tres días después. Los australianos resistieron con firmeza, comenzando el asedio de Tobruk, que duraría más de un año.**

combates del Afrika Korps: soldados que habían visto ya la acción en Francia, Polonia, y Bélgica.

Rommel no perdió el tiempo en hacer una detallada planificación del asalto a la fortaleza. Incluso mientras que sus tropas aplastaban un bolsón de resistencia en Mechili, ordenaba al general Heinrich von Prittwitz und Gaffron encabezar sus Batallones 8.° y 605.° por la carretera costera abajo para «expulsarles (a los australianos)» de Tobruk. Nueve días después de comenzar el avance alemán, a las 09,00 h del 10 de abril, las unidades alemanas asaltaban el perímetro oeste de Tobruk. Pero los zapadores se mantuvieron en sus posiciones con tenacidad, recibiendo a los atacantes con artillería y fuego de infantería. Von Prittwitz murió por un proyectil de un cañón antitanque australiano, abandonándose el ataque a las 10,30 h.

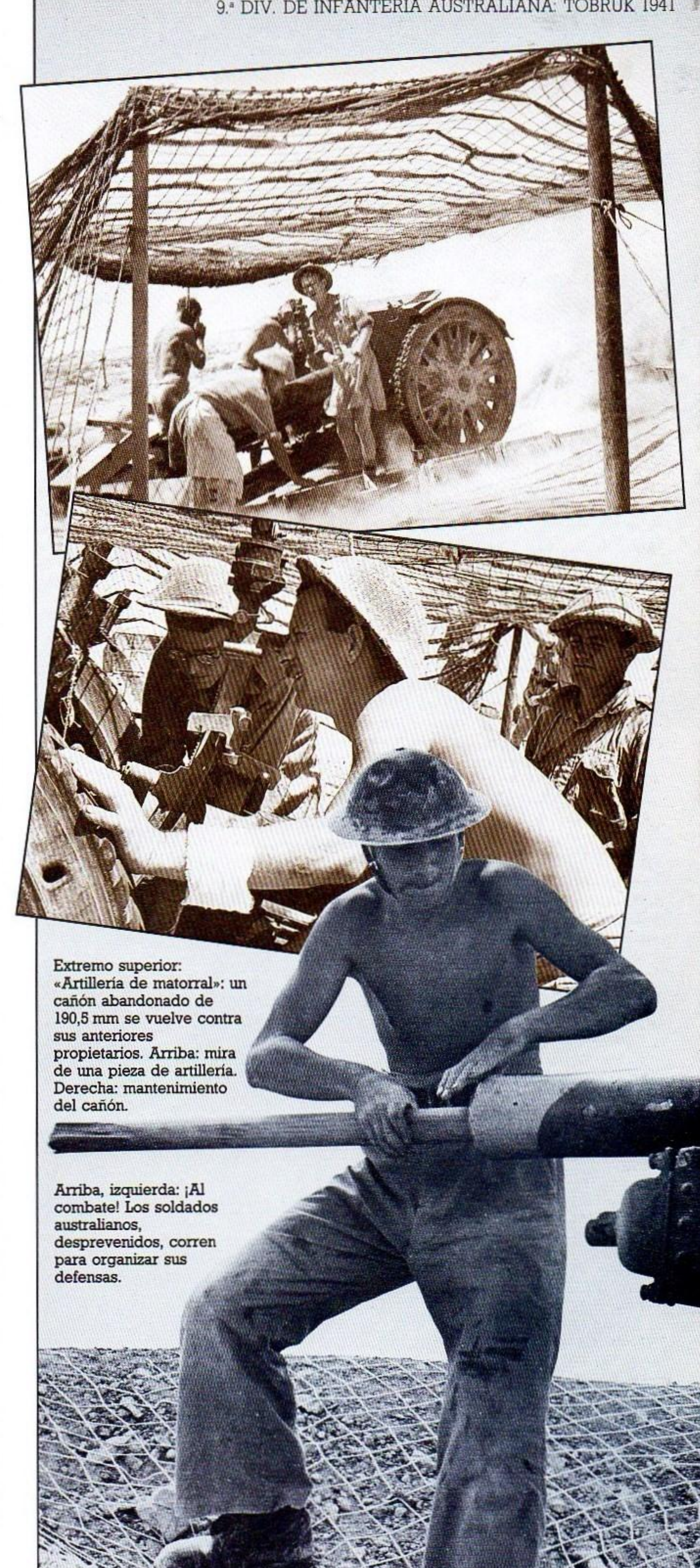
Sin embargo, los australianos no pudieron descansar mucho tiempo. Mientras que el Afrika Korps y los ahora confiados italianos se dirigían a toda velocidad hacia el este, a Egipto, las unidades de reconocimiento buscaban los puntos débiles de las sólidas fortificaciones del puerto. Los resueltos y poco convencionales australianos se habían aprovechado del equipo abandonado por los italianos para hacerse más de doscientos cañones, que pronto recibieron el nombre de «artillería de matorral». El trabajo frenético había restaurado también las protecciones antitanque y el alambre de espino malgastados, y se repararon y profundizaron las trincheras y los puntos fuertes. Este trabajo no fue precipitado: al día siguiente (el 11) llegaría el ataque.

La División Italiana Brescia atacó desde el oeste, y desde el sureste llegaron las unidades blindadas de la 5.ª División Ligera Alemana. Ambos asaltos de blindados fueron detenidos por las trincheras y la infantería de apoyo hizo cuerpo a tierra. Recibieron una paliza de la certera artillería australiana y por el fuego de infantería, tal que sus comandantes le pidieron a Rommel la detención del ataque. De acuerdo con Rommel, tuvo que «barrer de un plumazo» todas estas objecciones, porque sabía lo vital que era Tobruk.

## Cuando llegaban a Gasr el Gleida les recibió una tormenta de fuego artillero y rápidamente se melló su ofensiva

Dos días después, el 8.° Batallón, bajo el mando del Oberst Ponath, un oficial muy apreciado por Rommel, realizó el segundo intento de asaltar Tobruk. Este ataque vino del oeste de la carretera a El Adem, en el sector sureste del perímetro, apoyado por ingenieros de asalto, artillería y aviones. Por la noche el Afrika Korps consiguió cruzar la trinchera, pero su penetración fue detenida por el feroz fuego defensivo. El día 14, las unidades de blindados de la 5.ª División Ligera llegó para apoyar a los atacantes, y encabezó un avance a través de las defensas. El Oberst Ponath informó que se había realizado un «sano progreso». Rommel se retiró para encontrarse con la división de blindados italiana «Ariete», y entonces cargó en apoyo de los atacantes. Sin embargo, los australianos lanzaron con todas sus energías agresivos contratanques, expulsando a la 5.ª División Ligera, que perdió dieciséis tanques.

Rommel se encontró con Ariete y desplazó la división hacia la izquierda de la 5.ª División Ligera en retirada, pero cuando alcanzaban Gasr el Gleida, fueron alcanzados por una lluvia de proyectiles artilleros y rápidamente se rompió la formación, dirigiéndose hacia Derna y Mechili. Mientras tanto, los mortíferos ataques de los australianos habían conse-



**Extremo superior: «Artillería de matorral»: un cañón abandonado de 190,5 mm se vuelve contra sus anteriores propietarios. Arriba: mira de una pieza de artillería. Derecha: mantenimiento del cañón.**

**Arriba, izquierda: ¡Al combate! Los soldados australianos, desprevenidos, corren para organizar sus defensas.**



guido cercar al 8.° Batallón y sólo un ataque al final de la noche, lanzado por el enérgico Rommel salvó a la unidad de su destrucción completa. Posteriores ataques de los australianos habían forzado a retroceder a los alemanes a sus posiciones originales. El combate era de un tipo que nunca había visto el Afrika Korps: una defensa obstinada y unos soldados tenaces y decididos a resistir.

Rommel no era fácil de amilanar, de forma que lanzó dos divisiones italianas, «Trento» y «Ariete», para atacar a la 16.ª y la 17.ª. Estos ataques eran absolutamente absurdos: la infantería italiana, encabezada por oficiales valientes pero incompetentes, fue diezmada por el fuego certero de los australianos. De repente, los italianos cesaron el ataque y echaron a correr: no para huir, sino para entregarse. Tras dos días de tal autodebilitación, Trento estaba muy debilitada y Ariete había perdido noventa de sus cien tanquetas M-13 y L-3.

El siguiente ataque, el día 24, fue la principal ofensiva del Afrika Korps. El ataque iba dirigido hacia Fuerte Pilastrino, y se lanzó algo más al oeste que el de la batalla del 13/14 de abril. De nuevo hubo gran apoyo aéreo y artillero, pero los alemanes, incluso con sus ingenieros de combate trabajando al máximo, sólo pudieron penetrar unos tres kilómetros antes de que los australianos les detuviesen con su defensa tenaz y sus agresivos contrataques. Unos pocos panzers consiguieron romper las defensas, pero fueron atacados por las tropas de retaguardia, la Escala B de cocineros y oficinistas, y se les expulsó a las líneas alemanas. La batalla por el saliente de Ras el Madauer se dice que fue la más amarga y dura de toda la campaña del Norte de Africa, con ambos bandos lanzando ataques, perdiendo puntos fuertes, sufriendo fuertes bajas e intercambiando bombardeos de artillería en corto, lucha cuerpo a cuerpo, donde el enemigo era a menudo solamente una granada. Los australianos no pudieron eliminar el saliente, pero los alemanes no pudieron ensancharlo.

Después de Ras el Madauer, Rommel enterró sus esperanzas de tomar Tobruk al asalto. Se vio forzado a bloquear el puerto, esperando recibir los suficientes pertrechos y refuerzos del lejano Trípoli para asaltar Tobruk. Los australianos habían conse-




guido en Tobruk detener al Afrika Korps con una defensa brillante y tenaz que había durado más de tres semanas. Sin embargo, el asedio no terminaría tras el fracaso de la batalla de Ras el Madauer, porque los alemanes comenzaron el bombardeo sostenido de la fortaleza para debilitar la moral de los sitiados. Las salidas diarias de los Stukas del general Frolich barrieron el puerto, saliendo más de cinco veces diarias cada avión de aeropuertos tan cercanos a Tobruk que los australianos podían oír el ruido de los bombarderos calentando motores por la mañana. Llegaba una lluvia de proyectiles de cañón de los temibles artilleros italianos. El poder de fuego de los alemanes aumentó en gran medida en agosto, por la entrega de un tren de asalto enviado por Hitler, y al mando del comandante general Bottcher, compuesto por una abigarrada variedad de cañones, bautizada por los sitiados como «El Circo Viajero de Rommel».

Los australianos sufrían más incomodidades por los bombardeos, lo que se unió a los sempiternos y exhasperantes mosquitos y el polvo. Estas dos pestes del desierto estaban por doquier: en la ropa, en el equipo, en el agua, y en la comida. Un autor compara con justicia estas pestes locales con el lodo de Passchendaele en la I Guerra Mundial, y posiblemente los australianos estuvieran de acuerdo con él.

En tales circunstancias, mantener la moral de los zapadores era la principal prioridad de Morshead.

Rommel desplegó tres divisiones italianas, «Brescia», «Bologna» y «Pravia», «más unidades alemanas incluido el 115.º Regimiento y el 361.º Regimiento «Afrika», compuesto este último por alemanes antiguos integrantes de la Legión Extranjera Francesa, para bloquear la fortaleza y triturar a sus defensores. Sin embargo, debido a las agresivas tácticas de los zapadores, estas fuerzas tuvieron que pasar a la defensiva y construir fortificaciones para defenderse de las salidas nocturnas de los australianos.

A menudo, las incursiones eran para robar minas al enemigo: en una ocasión, robaron más de 500 minas italianas incluso antes de que las colocaran. Estas minas pasaban entonces a fortalecer las defen-

**Ciudad sitiada. Mientras las tropas del Eje hacían temblar la ciudad con la artillería (arriba, extremo izquierdo), los zapadores preparaban refugios y posiciones antiaéreas en los edificios desalojados por los bombardeos (arriba, en el centro). A pesar de su falta de experiencia en el combate, la moral de las Ratas se mantenía elevada y su resolución de resistir se reflejaba en un impasible sentido del humor (arriba). Abajo: un fusilero australiano, Tommy, da la bienvenida al enemigo. Abajo, a la izquierda: un tanque de aceite arde tras recibir un impacto.**

**Soldado de Infantería australiano.**
**9.ª División, Tobruk, 1941**

Este soldado viste un uniforme de servicio australiano sobre su cazadora de cuero sin mangas del Ejército británico. El cinturón es modelo del 37, calzando botas de cuero con polainas australianas. El casco de acero es británico, y va armado con un fusil núm. 1 Mk III de 7,70 mm, con una bayoneta modelo 1907.

sas australianas. Debido a los continuos bombardeos, la artillería era uno de los objetivos favoritos de los australianos. Estas salidas podían llegar a ser bastante amplias, con transportes Bren para golpear lejos del perímetro y los tanques desplegados para dar peso al ataque. Normalmente, ignoraban a los italianos a menos que se les opusieran, pero los alemanes no eran fáciles para los australianos. Había feroces combates al encontrarse distintas patrullas o al atacar en la oscuridad un campamento alemán.

## Las bajas por los francotiradores, granadas de mortero, bayonetas y ametralladoras fueron mayores en el saliente de Ras el Madauer

Toda la experiencia de lucha de trincheras se empleó en hacer que la vida de los sitiadores fuera miserable. Los francotiradores fueron una plaga para los alemanes del Afrika Korps.

Estos combates continuaron en los meses de mayo, junio, julio, agosto, septiembre, y octubre de 1941. Detrás del decorado, el gobierno australiano presionaba a Londres para unir todas las unidades en un Cuerpo Australiano. Finalmente, Londres accedió y comenzó a retirar a los australianos de Tobruk, sustituyéndoles por tropas británicas. Esto se llevó a cabo a partir de agosto, y los zapadores se trasladaron a Egipto, donde fueron recibidos con entusiasmo como las «Ratas de Tobruk».

La defensa del puerto fue posiblemente el mejor momento de la 9.ª División, pero la unidad iba a servir brillantemente en la batalla de El Alamein, como el yunque sobre el cual el Octavo Ejército iba a golpear y partir al Afrika Korps. Más tarde, la División se trasladaría al teatro del Pacífico, donde se hizo valer en las húmedas y malsanas selvas contra los japoneses.

Sin embargo, fue en Tobruk donde la inmadura y a medio entrenar 9.ª División australiana de Infantería se enfrentó a la endurecida en mil combates Afrika korps y logró detenerla.

Reconociendo la importancia estratégica de Tobruk, como el único puerto de aguas profundas entre Bengasi y Alejandría, los italianos habían convertido la ciudad de Tobruk en una formidable fortaleza. El perímetro defensivo externo, conocido como Línea Roja, se extendía unos 45 km en forma toscamente rectangular, a unos 15 kilómetros del puerto. La línea se componía de extensos campos de minas, respaldados por una trinchera antitanque, extensos campos de alambre de espino y un sistema de trincheras continuo que unía unos 140 bunkers de hormigón. Al oeste de las defensas externas, el lecho seco de un río formaba una barrera natural que protegía el flanco del ataque de los tanques. El perímetro defensivo interno, la Línea Azul, comprendía una serie de puntos fuertes, separados unos 450 m, cada uno protegido por un pelotón, unidos a las posiciones de nidos de ametralladora y de fusil. A unos 3 km del perímetro externo, la Línea Azul fue fortalecida posteriormente por los australianos en los meses posteriores a la captura de la ciudad en enero de 1941 con morteros y cañones antitanque capturados a los italianos en las primeras fases de la guerra.

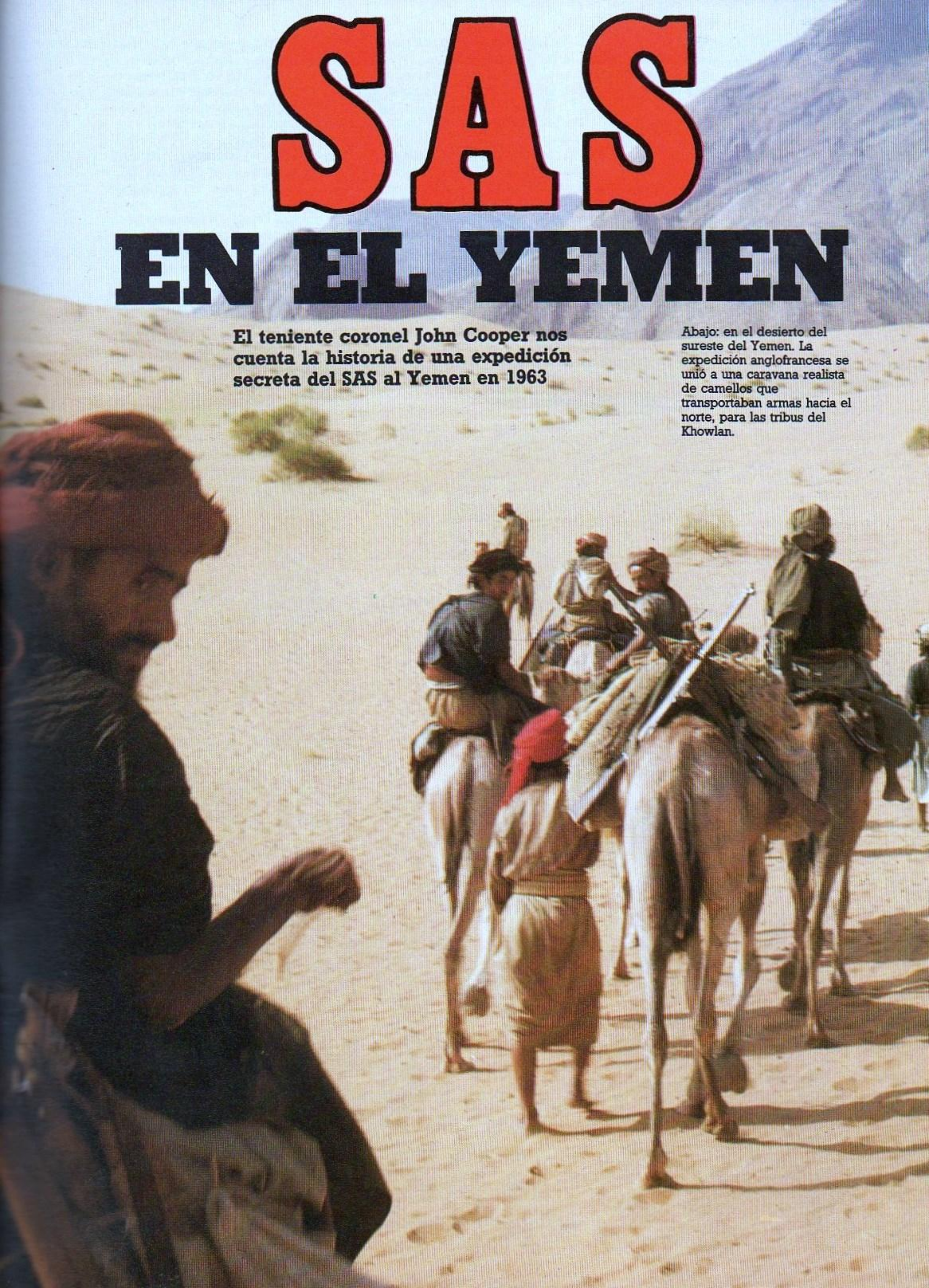
La zona entre el perímetro interno y el externo se sembró con una fina capa de minas, que se engrosó progresivamente al endurecerse el asedio. La zona entre la Línea Azul y el puerto se protegió también con dos fuertes, Pilastrino y Solaro. En total, las defensas en torno a Tobruk cubrían cerca de 520 km cuadrados de desierto y sólo podían mantenerse bajo control con una guarnición grande y bien aprovisionada.

**Desde agosto de 1940 en adelante, los australianos, que tan heroica resistencia opusieron a todos los ataques de Rommel, fueron retirados gradualmente del puerto asediado a Tobruk.**
**Abajo: las Ratas en traje de campaña suben a camiones en un muelle de Egipto tras desembarcar de su transporte.**



# SAS EN EL YEMEN

**El teniente coronel John Cooper nos cuenta la historia de una expedición secreta del SAS al Yemen en 1963**



Abajo: en el desierto del sureste del Yemen. La expedición anglofrancesa se unió a una caravana realista de camellos que transportaban armas hacia el norte, para las tribus del Khowlan.

## GUERRA CIVIL EN EL YEMEN

**El 26 de septiembre de 1962 el soberano de Yemen del Norte, el Imán Mohammed al-Badr (en la foto de abajo) fue destronado por un golpe militar dirigido por el coronel Abdullah al-Sallal, jefe del Estado Mayor del ejército del Yemen. Mohammed al-Badr escapó de la capital, Sana, para refugiarse en las montañas, donde organizó un ejército monárquico con las tribus de Zeidi, recibiendo apoyo de la vecina Arabia Saudita. Sallal proclamó la República Arabe del Yemen y el nuevo gobierno republicano recibió un sustancial apoyo militar del presidente egipcio Gamal Abdel Nasser, que estaba promoviendo un nacionalismo árabe de izquierdas en Oriente Medio, directamente hostil a los líderes religiosos conservadores con los Imanes.**

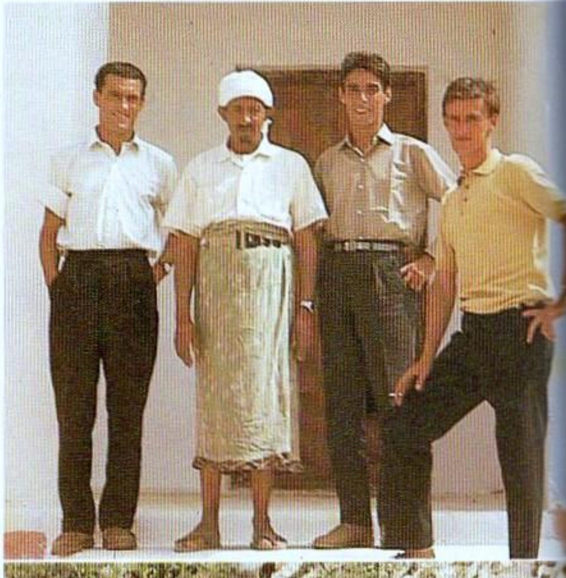
**Francia y Gran Bretaña estaban directamente afectadas por los acontecimientos del Yemen y la extensión de la influencia de Nasser en Oriente Medio. En junio de 1963, fue enviado el grupo anglofrancés de ocho hombres de John Cooper para informar sobre la situación y comprobar la dependencia del gobierno de Sallal del apoyo militar continuado de los egipcios. La guerra civil en el Yemen iba a continuar todavía siete años, terminando el Imán por ir a exilarse a Inglaterra.**

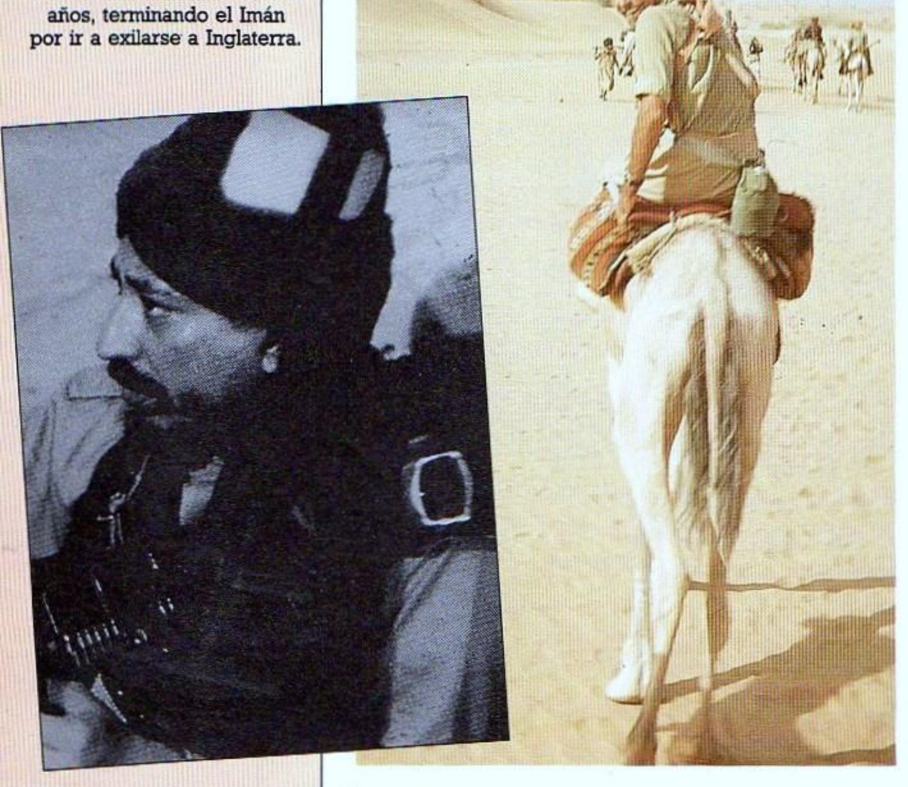
A primeros de junio de 1963 me encontraba destinado en Muscat, en la península de Arabia, donde era el segundo jefe, tras el coronel Clive Chettle, del regimiento de Muscat de las fuerzas armadas del Sultán de Omán (SAF). Un día recibí un telegrama de mi antiguo jefe del SAS en la guerra, el coronel David Stirling, pidiéndome que asistiera con él en Adén a una reunión. El mensaje era muy breve y no permitía adivinar lo que quería. Ahora bien, volar en aquellos días desde Muscat a Adén era sencillamente imposible: no se disponía de transporte aéreo militar y las líneas comerciales no cubrían esa ruta, por lo que contesté a su cable diciendo que no era posible ir. Llegó entonces un nuevo telegrama de David, pidiendo esta vez que me reuniera con él en Bahrein.

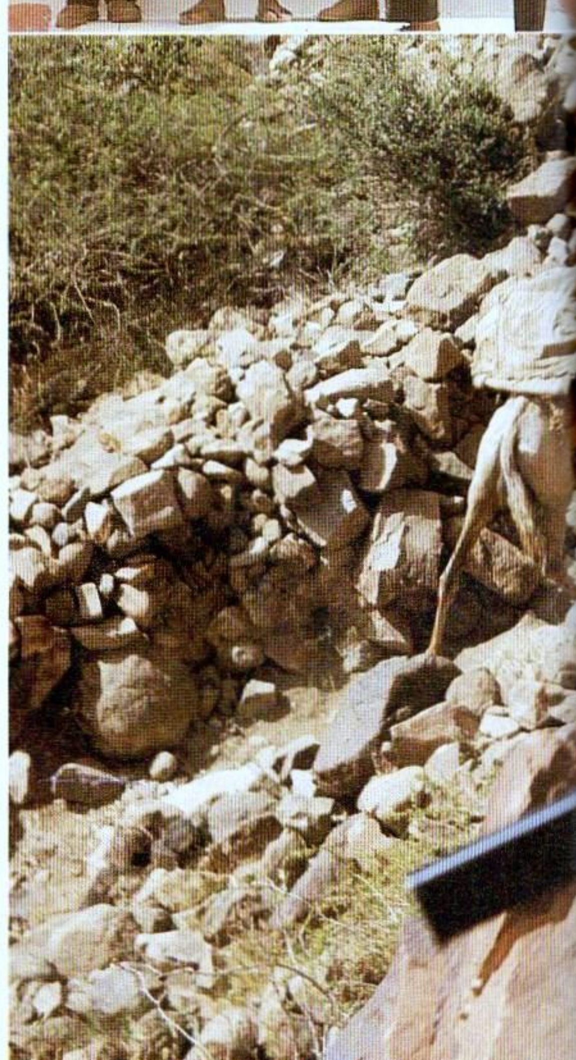
Por el contenido velado de estos cables creí percibir que había una alta seguridad tras estos mensajes, por lo que me pareció oportuno ir a ver al coronel Hugh Oldman, que estaba al mando del SAF, y decirle en confianza lo que se requería de mí. Oldman mandó llamar al capitán (después general de brigada) Malcolm Dennison, que era una de las máximas autoridades de seguridad de Omán, y se decidió como estratagema para cubrir mi apresurada partida, decir que mi madre estaba moribunda. El coronel Oldman envió un telegrama en este sentido y a mí me concedieron dos semanas de permiso para coger un avión en Bahrein y volar a Gran Bretaña para visitar a mi madre «enferma».

A mi llegada a Bahrein me encontré con el doctor Phillip Horniblower del 21 del SAS TA, que por cierto fue el oficial médico que más adelante acompañó a la expedición del SAS al Everest. Horniblower me llevó al Hotel Speedbird donde me dio algunas instrucciones: yo iba a estar al frente de una operación conjunta anglofrancesa «en algún lugar de Oriente Medio». La razón por la que fui seleccionado, según me dijo, era que yo había estado en Omán durante un cierto tiempo, había mandado el Escuadrón A del 22.° SAS en la campaña de Jebel Akhdar de 1958-59 y actualmente era segundo jefe del SAF, todo lo cual me proporcionaba un buen conocimiento operativo de las condiciones y la gente en aquélla parte del mundo. Para los detalles de la operación tendría que esperar a más adelante. A medianoche llegó a Bahrein el propio David tras un largo viaje, y me dijo que al día siguiente (5 de junio), volaríamos hacia Gran Bretaña.

A nuestra llegada a Londres, por la tarde del día 5, fuimos trasladados inmediatamente hacia un vuelo a París, encontrándonos con que dicha ciudad estaba en plena celebración del aniversario del día D.







Abajo, a la izquierda: el autor, teniente coronel John Cooper, avanza diestramente montado en su camello. La familiaridad de Cooper con el estilo de vida árabe le permitió adquirir una gran experiencia con los camellos, pero los demás miembros de su expedición no fueron tan afortunados: sus llagados traseros después de varios días sobre la silla les inclinaron a ir andando durante gran parte de las tres semanas de viaje hasta su destino en las montañas al este de Sana. Izquierda: recién llegados de Hereford, los tres miembros regulares del SAS posan junto a la casa del oficial de justicia de Nahrub. De izquierda a derecha aparecen Dorman, Chigey y Richardson. Abajo: acariciando su Schmeisser, el sargento Dorman mantiene una atenta vigilancia mientras la expedición se abre camino a través de un sendero rocoso.

También era mi cumpleaños. Desde el aeropuerto nos trasladamos a una reunión en un piso perteneciente a un alto funcionario del gobierno francés, Peter de Bourbon Palmer, cerca de los Campos Elíseos. Alrededor de la mesa estaban David Stirling, Phillip Horniblower, yo mismo, el coronel Jim Johnson, que acababa de finalizar su período de mando del 21.° del SAS, además de un grupo de altos oficiales británicos y franceses; finalmente, iba a tener una idea clara de lo que se estaba preparando.

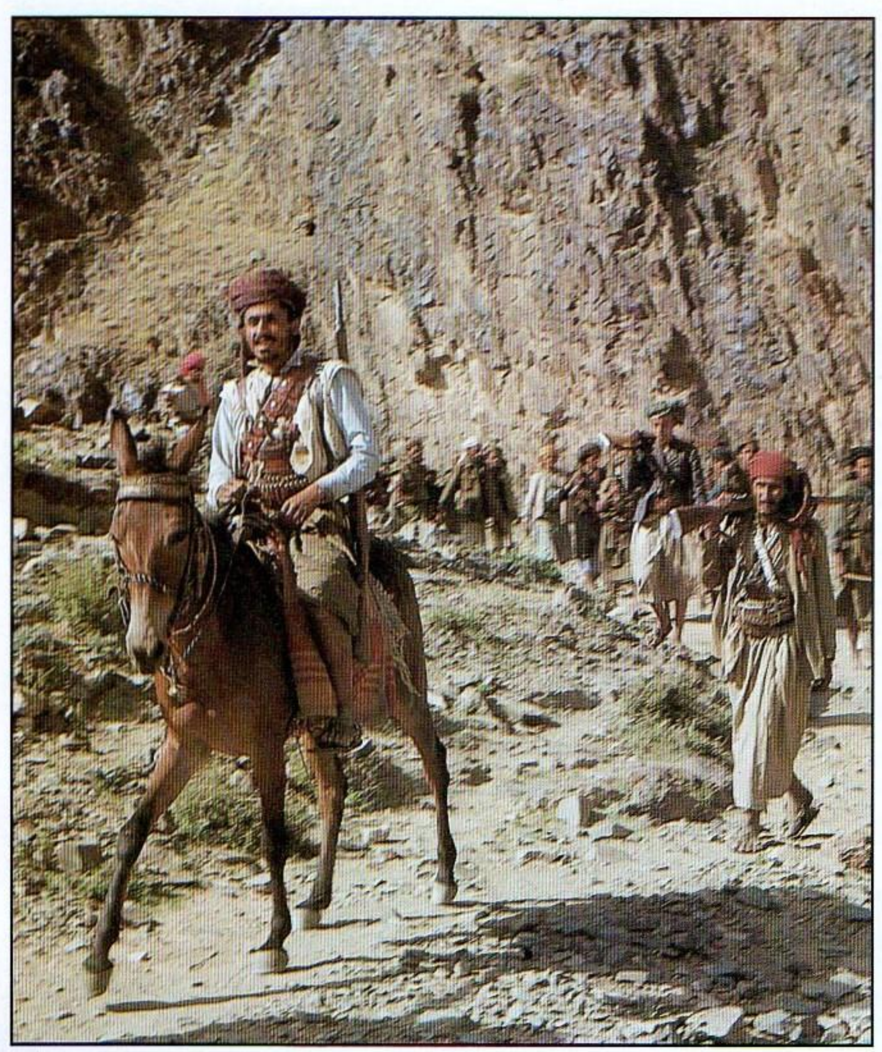
Yo iba a mandar un grupo mixto de soldados franceses y británicos en Yemen del Norte, para comprobar si el gobierno republicano instaurado por el coronel Sallal del ejército yemení en un golpe realizado un año antes, estaba siendo apoyado como régimen títere por el soporte militar masivo del presidente Nasser, que ahora se creía que estaba irrumpiendo en tropel en el país. Ni el gobierno británico ni el francés estaban dispuestos a reconocer al nuevo régimen si sus sospechas se confirmaban.

De modo que esta era la tarea: identificar y unirnos a las fuerzas realistas que realizaban una guerra de guerrillas contra los republicanos y sus aliados egipcios, y examinar el problema desde el otro lado. Fui entonces informado por Ahmed Hammed Shami, embajador realista del Yemen en Londres, de que viajaríamos vía Adén y de que todo estaría preparado. En Adén nos reuniríamos con el jefe de escuadrón Tony Boyle, que era el secretario del gobernador de Adén.

Regresamos a Londres y se me pidió que hiciera una lista de las armas que necesitaría. Se me informó de que los franceses proporcionarían dos hombres del Deuxième Bureau y dos oficiales de colonias, mientras que el contingente británico estaría compuesto de tres hombres de regulares del SAS especialmente seleccionados por el coronel John Woodhouse, que a la sazón era el jefe del 22.° del SAS en Hereford. Enseguida terminé mi lista: explosivos de plástico, armas ligeras. Schmeissers, interesaba que fueran armas lo más ligeras posible, ya que tendríamos que esconderlas en nuestras maletas durante nuestro viaje hasta Adén.

Recibí entonces una notificación del coronel Woodhouse indicándome los hombres que me acompañarían: el sargento Dorman, experto en morteros, que había servido conmigo en Malasia; el cabo Chigey, que era un sanitario muy experto y el soldado Richardson, experto en todo tipo de armas y muy avezado en las operaciones del SAS.

Mi siguiente tarea era reunir el equipo. Como ésta era una misión clandestina, oficialmente los hombres estaban de permiso y a cada uno se le asignó un punto de recogida distinto en la zona de Hereford, donde tendrían que esperarme. Me dirigí a Hereford por la noche en un coche de alquiler que me proporcionó Jim Johnson y recogí a todos los hombres en sus distintos puntos de cita.



Después nos dirigimos todos al piso de Johnson, en Londres, y preparamos nuestras armas. Pero al día siguiente estalló el escándalo de Profumo y aquella misma tarde se le dijo por teléfono a David Stirling que había que cancelar la operación. Evidentemente el gobierno británico no estaba en condiciones de afrontar otro escándalo político en el caso de que nuestra operación clandestina se descubriera. Pero David se mantuvo tan firme, que nuestra operación siguió adelante, entre otras cosas porque ya habíamos recibido una considerable cantidad de dinero de los monárquicos yemeníes.

Nos dividimos. Yo viajé solo por Italia, mientras que el resto de la gente tomó un avión hacia Trípoli, en Libia, en la sala de espera de cuyo aeropuerto nos reunimos para esperar el Comet que nos llevaría hacia Adén. Se produjo un gracioso incidente en el *hall* de salida que estuvo a punto de arruinar toda la misión. Acabábamos de recoger nuestros equipajes de los vuelos a Trípoli, cuando una de las maletas se cayó y se abrió, esparciéndose todo su contenido, con múltiples rollos de explosivo de plástico. Algunos de los guardias de seguridad del aeropuerto libio nos ayudaron a recoger todo lo que se había caído, sin saber lo que tenían entre manos.

Esperamos a que llegara el Comet. Cuando llegó, embarcamos y nos encontramos con los cuatro franceses. Finalmente aterrizamos en Adén, donde un miembro de la oficina del gobernador británico, siguiendo instrucciones de Tony Boyle, subió a bordo y nos dijo que esperásemos allí.

Evidentemente el capitán del Comet había recibido instrucciones de que éramos gente especial y de que seríamos recogidos por las autoridades británicas de Adén. Transcurridos veinte minutos, un DC-3 de las líneas aéreas de Adén se detuvo junto a nosotros sin parar sus motores. Bajamos por la escalerilla del Comet, cruzamos el asfalto y embarcamos en el DC-3.

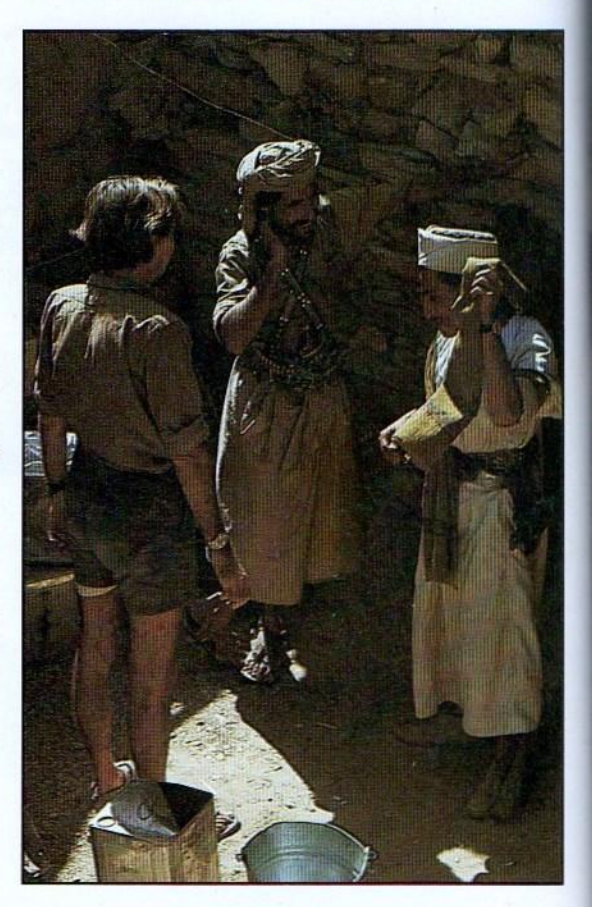
Despegamos nuevamente y se nos informó que tomaríamos tierra en la población de Beihan, muy cerca de la frontera con el Yemen, que había empezado a ser bombardeada por los egipcios en sus incursiones contra los asentamientos en la zona fronteriza. Cerca de la pista de aterrizaje de Beihan estaba estacionado un regimiento antiaéreo británico, de forma que cuando bajamos del avión me dirijí a los franceses y les dije: «Yo no voy a hablar en inglés y ustedes deben hablar en francés». No convenía correr riesgos ahora ante el regimiento británico ni ante nadie, de forma que salí charlando en francés lo mejor que pude hasta que embarcamos en un camión que nos estaba esperando. Atravesamos en línea recta el campamento británico, donde un montón de oficiales nos miraba intentando averiguar quiénes éramos, pero como no hablaban francés nos libramos de ellos. Desde Beihan nos dirigimos a Nakoub, a sólo quince millas de la frontera con el Yemen.

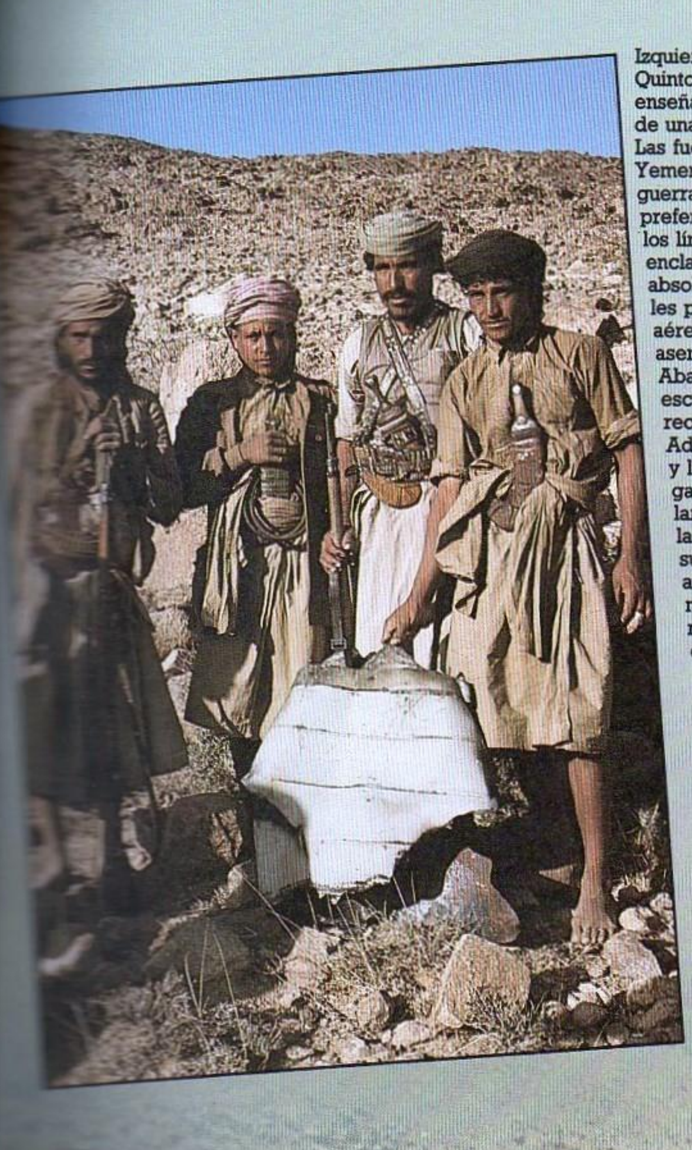
## A medida que iba cayendo la noche nos abrímos paso en silencio a través de la frontera con Yemen del Norte

Aquella tarde nos detuvimos en una casa que pertenecía al oficial de justicia de Beihan, donde nos dieron ropas de tipo árabe. Nos informaron de que saldríamos muy temprano a la mañana siguiente, por lo que nos retiramos para prepararnos con vistas a la siguiente jornada.

Una vez completados los preparativos, fuimos trasladados a una zona cercana a la frontera. Allí esta-

**Arriba: fin del viaje, Abdullah bin Hassan, jefe del Quinto Ejército Real, cabalga a la cabeza de sus hombres para dar la bienvenida a la expedición. Derecha: conferenciando con los realistas en la base de Khowlan, John Cooper (izquierda) discute las próximas operaciones con Abdullah bin Hassan (centro) y su lugarteniente, Mohammed. Los hombres de las tribus yemeníes constituían un grupo robusto e intrépido y con frecuencia lo que les faltaba de conocimiento de los modernos sistemas de armas y de la táctica se compensaba con su conocimiento de las rutas de montaña y su espíritu de lucha.**





Izquierda: miembros del Quinto Ejército Real enseñando un gran fragmento de una bomba de gas egipcia. Las fuerzas egipcias en Yemen se resistían a hacer la guerra en las montañas y preferían quedarse dentro de los límites de sus propios enclaves. No obstante, su absoluta superioridad aérea les permitía lanzar ataques aéreos contra los asentamientos realistas. Abajo: Dorman examina los escombros de una aldea recién bombardeada. Además del alto explosivo y las armas químicas de gas, los egipcios también lanzaron napalm. Abajo, a la derecha: un superviviente de un ataque con napalm muestra las quemaduras recibidas en su cara y cuello.

ban todos los camellos, agachados. Después de cargar las bestias, los ocho nos unimos a una enorme caravana de unos ciento cincuenta camellos que llevaba hacia el norte armas y suministros a los realistas. A medida que caía la noche, fuimos avanzando en silencio hacia la frontera con Yemen del Norte. Este era el principio de una larga y agotadora marcha de penetración.

Debido a la actividad aérea egipcia, había que viajar de noche y durante el día nos camuflábamos con nuestros camellos en agujeros y entre la maleza. Los camellos se mantenían juntos y todo el material se mantenía fuera de la vista de cualquier posible vuelo de observación egipcio. Tardamos casi tres semanas en llegar a Khowlan, la región montañosa que se extiende alrededor de la capital, Sana, cuya altura media era de unos 8.000 pies.

Nuestro primer obstáculo durante el viaje fue un lugar llamado Sirwah, donde había una gran guarnición egipcia cuya misión era impedir el paso a toda caravana de camellos con suministros que se presentase. Pasamos unos días muy apurados, escondidos un día tras otro, esperando poder pasar. Mis colegas, que no tenían experiencia de montar en camello, se encontraron con unas terribles llagas en el trasero y prefirieron ir a pie. Finalmente conseguimos pasar a través de las defensas egipcias de Sirwah. Cruzamos tres o cuatro campos de minas, pero los yemeníes los habían rastreado muy bien y los camellos avanzaron en una larga y fina línea, pisando cada uno en las pisadas del anterior. Cuando por fin dejamos tras de nosotros a Sirwah, llegamos a las montañas, entrando en una zona libre del dominio egipcio: no obstante, todavía teníamos que tener cuidado con el gran número de helicópteros egipcios y aviones de reconocimiento que había por doquier.

A nuestra llegada al Khowkan, enviamos un mensaje al príncipe Abdullah bin Hassan, jefe del Quinto Ejército Real, y cuando estábamos llegando a la

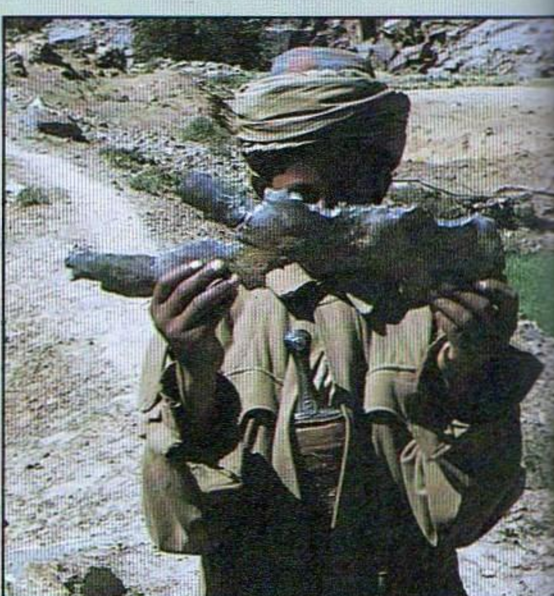
aldea de Gara, nos reunimos con él y los hombres de su tribu en una ceremonia de gran boato. Eran todos gentes de montaña, muy fornidos, y formaban parte de un ejército que en total sumaba 60.000 fusiles de los más variados tipos, tamaños y formas. Abdullah bin Hassan estaba interesado en nosotros, no sólo a causa de las armas que le traíamos, sino sobre todo por la promesa recibida de nuestra organización de que examinaríamos la situación, le apoyaríamos cuando nos pareciera necesario e incluso le proporcionaríamos suministro aéreo del material que necesitara para continuar su lucha.

En cuanto nos establecimos con Abdullah bin Hassan, decidimos que convenía iniciar nuestro reconocimiento tan pronto como fuera posible. Para ello, envié a Dorman y a Chigey con un grupo, mientras Richardson y yo partíamos con otro grupo. Nuestro objetivo era averiguar la disposición de las fuerzas egipcias. Este primer reconocimiento fue bastante corto, un recorrido de cinco a diez millas, para que nos permitiera aclimatarnos a la gran altitud. Pronto resultó evidente que los egipcios únicamente dominaban las tierras bajas alrededor de Sana pero eran muy remisos a abandonar sus enclaves para ir a otras poblaciones y aldeas.

A nuestro regreso contemplamos la primera incursión aérea egipcia contra Gara: tres Ilyushin 28 de fabricación soviética, de la fuerza aérea egipcia lanzando bombas y disparando cohetes de 20 mm. Detrás de los Ilyushin venían los cazas Yak, armados con cohetes y ametralladoras: estos aviones con motor de pistones eran muy maniobrables, pudiendo descender muy bien sobre los valles. Después vimos cómo los egipcios lanzaban bombas de gas y napalm.

Finalizado el reconocimiento, decidimos que era el momento de pasar a la acción. Nuestro plan era plantar unas cuantas minas, hostigando al enemigo para que nos atacara, obligándoles después a ir hacia una zona predeterminada de emboscada. Poco nos imaginábamos el volumen que la operación iba a tener.

Ya habíamos empezado a adiestrar a los yemeníes con las armas que traíamos, especialmente con el fusil Bren que es una de las armas más sencillas para el entrenamiento guerrillero. Dividimos a los



**Derecha: un joven yemení muestra como recuerdo de un ataque aéreo egipcio los residuos de una bomba. Cuando los egipcios se alejaban de la protección de sus enclaves estaban constantemente sometidos al peligro de las minas muy bien camufladas. Bajo la dirección de Cooper se plantaron minas y accidentes tales como la destrucción de este camión obligaron a los egipcios a lanzar operaciones siguiendo las líneas del fatídico avance de Wadi Thoul. Se inventó un sistema de incentivos para los plantadores de minas: después de enseñarles cómo activar y esconder la mina, recibían dos soberanos de oro. Cuando la mina explosionaba, se les entregaban otros dos más.**

hombres en pequeñas secciones de cinco a siete hombres, secciones de fusileros o grupos matadores. Debido al problema del lenguaje (los dialectos montañeses del Yemen son extremadamente difíciles, incluso para un buen conocedor del árabe), no entramos para nada en la táctica. Nos limitamos a enseñarles cómo tumbarse detrás del arma, cuál era la mejor manera de cubrirse, cuál era la mejor distancia para abrir fuego y cómo hacer para no sobrecalentar el arma. En realidad eran los rudimentos de un soldado novato. Eran bastante eficientes y sabían la manera de agachar la cabeza para sobrevivir.

Tras este entrenamiento, tendimos una emboscada en Wadi Thoul, al este de Sana. El valle se abría en forma de «Y», en medio de la cual había una gran elevación con una pequeña planicie de unos 50 metros de anchura. Los dos brazos de la «Y» terminaban en unas escarpaduras muy abruptas, siendo inexpugnables. Situamos las secciones fusileras realistas en tres agujeros muy bien camuflados, protegidos por rocas, desde los que se dominaba muy bien la pequeña planicie que establecimos como zona de muerte. Cada posición tenía tras de sí un «agujero de miedo» para cuando la cosa se pusiera realmente fea.

## Cuando los egipcios llegaron a las marcas, nuestros hombres abrieron fuego con un efecto devastador

Hacia las 09,00 horas los egipcios avanzaron sobre el valle con grandes efectivos, con un batallón de paracaidistas a la cabeza y una compañía de tanques T-34 y artillería ligera cubriendo la retirada. Todavía no se habían percatado de nuestra presencia en

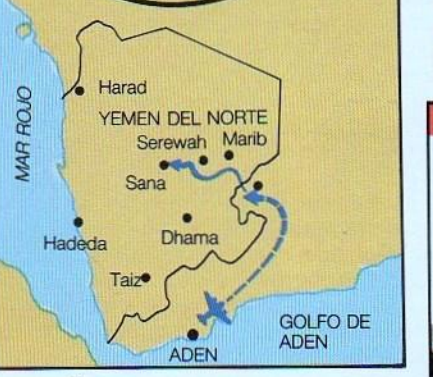


# La emboscada de Wadi Thoul

## Agosto de 1963

**En junio de 1963, un destacamento mixto de SAS británicos y personal francés voló hasta Adén, se trasladó a un DC-3 de aerolíneas de Adén llegando a Beihan, cerca de la frontera con Yemen del Norte. En Beihan el destacamento inició un largo viaje de tres semanas para unirse a las fuerzas realistas yemeníes que estaban en las montañas próximas a Sana.**
**En agosto el destacamento ya había llevado a cabo un programa de entrenamiento y los realistas reforzados estaban listos para entrar en acción contra las fuerzas egipcias que operaban en la zona. En Wadi Thoul se prepararon emplazamientos de tiro y una zona de muerte a la espera del enemigo.**

EGIPTO
ARABIA SAUDITA
Riad
Yedda
YEMEN DEL NORTE
OMAN
Sana
ADEN

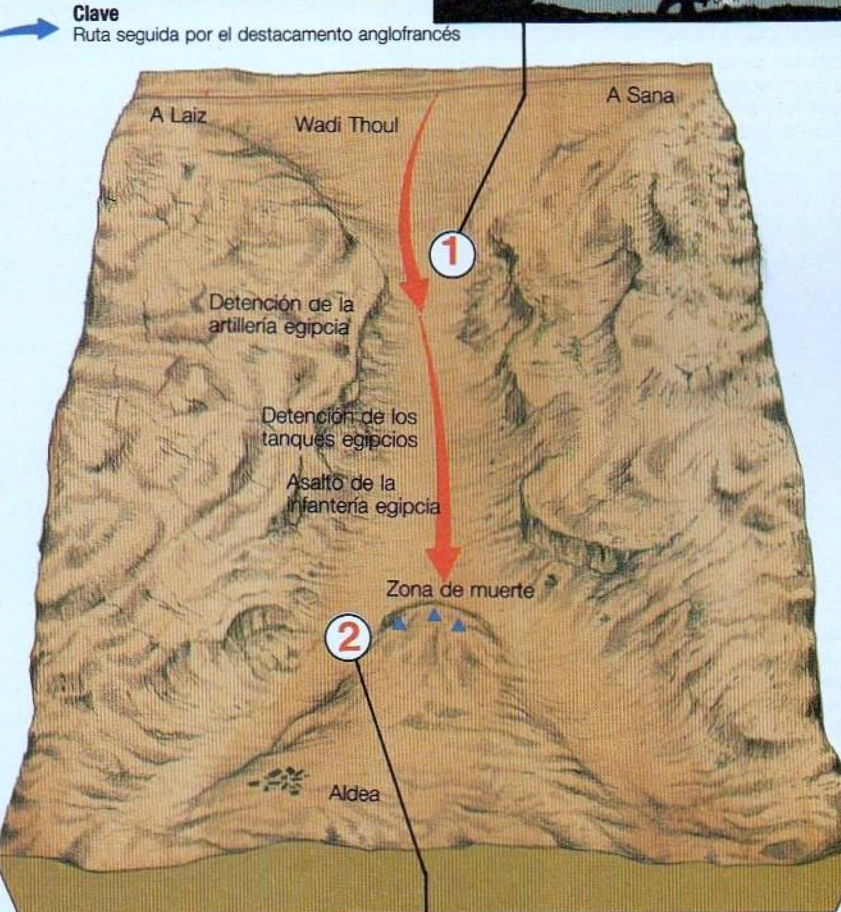




**Clave**
Ruta seguida por el destacamento anglofrancés

**Ataque egipcio**

**09,00** Una gran fuerza egipcia con infantería, tanques y apoyo artillero se dirige a Wadi Thoul. Al avanzar hacia las posiciones preparadas por los realistas, éstos aguantan sin abrir fuego. Los tanques y la artillería egipcia se detienen y el resto de la fuerza avanza hacia la cabeza del valle.





**Clave**
Posiciones de los Bren Gun realistas
Fuerzas egipcias

**Abriendo fuego**

Cuando la infantería egipcia llega a la zona de muerte en la cabeza del valle, las fuerzas realistas abren fuego. El impulso del asalto se detiene y las fuerzas egipcias tienen gran cantidad de bajas. Por la noche los egipcios se retiran.

## LOS EGIPCIOS EN YEMEN DEL NORTE

**A las pocas horas de la proclamación en 1962 de la república por parte del coronel Sallal, una fuerza de 3.000 soldados egipcios aterrizaba en el aeropuerto de Sana para apoyar al nuevo régimen republicano. En abril del siguiente año, la fuerza egipcia había aumentado hasta 30.000 hombres. Los egipcios tenían la ventaja de la total superioridad en el aire y bombardeaban y ametrallaban a su gusto. Sus tanques controlaban las rutas principales, pero en las montañas la situación era muy diferente. Las patrullas armadas de los egipcios y sus aliados republicanos sufrían continuas emboscadas por parte de los realistas y los egipcios preferían mantenerse dentro de los límites de sus bien defendidos enclaves.**

**En 1965 la fuerza egipcia alcanzaba a los 60.000 soldados, pero la guerra de Nasser iba siendo cada vez más impopular en Egipto debido al aumento de las bajas. Por ejemplo, una ofensiva contra Harad, en el extremo noroeste del país, terminó con un gran fracaso en el que se perdió la mitad de los vehículos blindados y diez tanques.**

**Las tropas egipcias permanecieron en Yemen del Norte hasta octubre de 1967, en que a la vista de la desastrosa derrota egipcia en la Guerra de los Seis Días contra Israel, Nasser decidió retirar sus tropas. La consecuencia inmediata de esta retirada fue la caída del líder republicano Sallal.**

lo alto del valle y avanzaban con gran ruido. Cuando iban por la mitad del valle, los tanques y la artillería se detuvieron, empezando a avanzar la infantería en orden extendido, hombro con hombro. Iban cargados con un montón de trastos, arrastrando unas pesadas ametralladoras rusas sobre ruedas.

Las órdenes impartidas a las secciones de fusileros realistas eran no abrir fuego hasta que los egipcios estuvieran bien dentro de la zona de muerte bajo nuestras posiciones. Se habían erigido montones de piedra como mojones para marcar la posición a los fusileros. Cuando los egipcios llegaron a estas marcas, nuestros hombres abrieron fuego con un efecto devastador, golpeando a las apretadas filas de la infantería egipcia como si fueran bolos. Tras sus filas cundió el pánico y sus tanques empezaron a disparar, pero sus bombas no hacían explosión en nuestras posiciones sino entre sus propios hombres. La artillería ligera también empezó a abrir fuego y la mayoría de los heridos que tuvieron durante los diez minutos de fuego se debió a sus propios cañones.

Durante el resto del día los egipcios continuaron disparando contra lo alto de nuestra colina, pero nosotros estábamos bien cubiertos en nuestros agujeros del miedo. Los cuerpos de los caídos en la zona de muerte —contamos unos ochenta y cinco cadáveres— fueron abandonados allí y durante la noche los egipcios se retiraron del valle, volviendo a Sana con un balance bastante sangriento. Aquellos cuerpos se quedaron allí más de dos años hasta que se alcanzó un acuerdo para que la Cruz Roja se acercara a recoger los esqueletos.

Las armas y demás material abandonado por los





egipcios en Wadi Thoul —radios, ametralladoras ligeras y pesadas, armas cortas, etc— fueron recogidas por los realistas y quedaron en custodia por los furrieles del Quinto Ejército que las guardaron en cuevas para su uso futuro.

Nuestra siguiente acción contra los egipcios iba a ser muy diferente, aunque se vio igualmente coronada por el éxito. Habíamos recibido información de la existencia de un enclave egipcio de unas dos compañías, situado en una colina que no obstante estaba dominada por las tierras circundantes. El campamento recibía sus provisiones por helicópteros y estaba rodeado de alambre de espinos y campos minados. Las tiendas estaban bien protegidas detrás de sus parapetos y estaba claro que los egipcios no tenían la menor intención de organizar patrullas desde allí.

Nos acercamos a la posición e hicimos un reconocimiento con prismáticos, descubriendo enseguida que era un sitio totalmente indicado para un ataque con morteros. Era un blanco fácil. Richardson, Dor-

**Izquierda: un soldado de infantería egipcia dispara con un fusil sin retroceso durante un enfrentamiento con los realistas. Las fuerzas egipcias en Yemen estaban bien armadas y los realistas aprovechaban cualquier oportunidad para capturar el armamento enemigo. Sobre estas líneas y arriba a la derecha: miembros del Quinto Ejército examinando un lanzacohetes RPG egipcio capturado y una ametralladora ligera. Arriba, a la izquierda: un yemení prepara el mortero utilizando el viejo recipiente de los excrementos de camello y el barro para construir un parapeto en una posición de montaña.**

Abajo: los muchachos regresan a casa. John Cooper (centro) manda el grupo que vuelve hacia la frontera con Adén. Pero sus problemas no habían terminado todavía: poco después de tomar esta foto se produjo una violenta tempestad de arena y se quedaron sin agua.

man y yo cargamos tres camellos con el mortero y las bombas, y cogimos cuatro yemeníes para que nos sirvieran de salvaguardia en caso de que tuviéramos problemas con las tribus locales. Abandonamos nuestra base a primeras horas de la mañana, de forma que estuviéramos en nuestra posición en condiciones de abrir fuego con las primeras luces. Por el camino encontramos cierta oposición por parte de los miembros de las tribus locales que pensaban que si removíamos las cosas sus aldeas serían bombardeadas de nuevo. Pero los hombres designados por Abdullah bin Hassan para acompañarnos consiguieron convencerles de que teníamos que dar una lección a los del campamento.

Así, llegamos a nuestra posición. Colocamos un hombre en lo alto para que nos ayudara con la puntería y un palo que sirviera al mortero para seguir la línea. El mapa de que disponíamos no nos permitía calcular la distancia, pero Dorman era un verdadero experto que se sirvió del hombre y el palo para ajustar el tiro todo lo necesario. Instalamos el mortero y esperamos. Al amanecer, cuando los egipcios estaban empezando a salir de sus lechos con los ojos de sueño, empezamos a disparar. Me parece que fue nuestra segunda bomba la que cayó dentro del perímetro real. Dorman disparó unas treinta bombas y cuando se le terminaron, desarmamos el mortero, lo cargamos en el camello e iniciamos nuestro camino por el valle hacia casa.

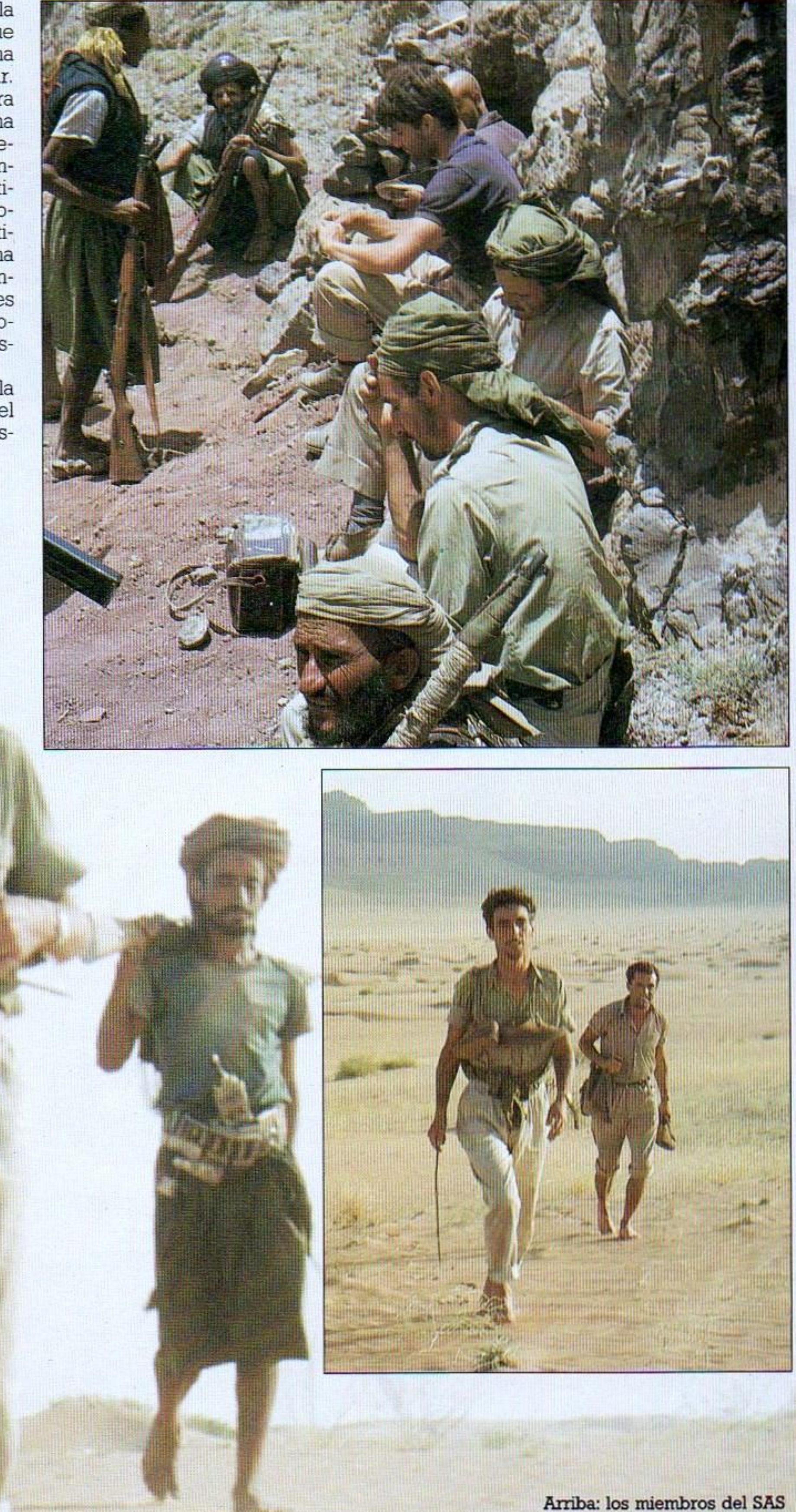
El pánico que se observaba desde lo alto era fantástico. Al principio pensaron que estaban siendo atacados por una fuerza de infantería, ya que empezaron a disparar en todas direcciones. Pasó bastante tiempo hasta que su artillería comenzó a disparar por el valle. Estaban en un estado de auténtica confusión y nosotros estábamos ya a unas tres o cuatro millas. Incluso se equivocaron de valle y siguieron bombardeándolo durante el resto del día. No tenemos idea de cuántas bajas tuvieron en el ataque, pero a través de los prismáticos parecían ser bastantes: la confusión y las bombas lo dominaban todo.

En el camino de regreso tuvimos una suerte variada hasta que llegamos cerca de Marib, donde nos quedamos sin agua. Es algo que no deseo volver a



experimentar de nuevo: la sensación de tener la boca completamente seca y no tener ni una gota que beber. Terminamos en medio de un valle y con una cegadora tormenta de arena que empezó a soplar. Entonces uno de los robustos yemeníes de nuestra caravana se ofreció voluntario para acercarse a una posición egipcia cercana en busca de agua. Esperamos en el valle en medio de unos arbustos, pensando: «¿Dios mio, qué va a ocurrir ahora?» Continuamos esperando y de repente oímos una conmoción en medio de la tormenta de arena que continuaba soplando como un infierno. Yo disparé una pistola al aire para dar una idea de dónde nos encontrábamos y apareció el hombre con dos grandes pellejos de cabra llenos de agua. Era salobre, mohosa, verde y con cieno, pero, ¡Vive Dios que la disfrutamos muchísimo!

Cuando la tormenta amainó nos dirigimos hacia la frontera con Adén y allí, a sólo dos millas, estaba el puesto del ejército de la Federación de Adén. Estábamos en casa.



**Arriba: los miembros del SAS y los franceses tomando un respiro. Sobre estas líneas: Chigey y Dorman con el trasero y los pies llagados avanzan penosamente sobre la arena del desierto hacia Adén.**

EL HMS CAMPBELTOWN

Con el éxito de la incursión de St Nazaire dependiendo de la destrucción de la puerta exterior del dique Normandie, el grupo de Operaciones Combinadas tenía que asegurarse de que se situaría en el blanco una cantidad suficiente de carga explosiva, a pesar de tratarse de una zona fuertemente defendida. La solución de utilizar las bodegas de un buque suficientemente grande para resistir los cañonazos de las defensas de costa, fue propuesta por el capitán J. Hughes-Hallett, jefe de planificación naval, el cual, a pesar de la oposición que encontró a su idea, insistió: «Si no hay destructor, no hay operación». A la Marina Real no le gustaba sacrificar un barco útil, pero terminó por entregar el HMS *Campbeltown*, uno de los cincuenta viejos destructores que cambió a los Estados Unidos, por los derechos en el Caribe. Como la aproximación a St Nazaire iba a hacerse en aguas poco profundas, se desmontaron del buque las armas pesadas y demás material hasta reducir su calado a 10,5 pies. Para protegerle contra la artillería de costa, el puente y la cubierta se blindaron ligeramente y se le instalaron ocho cañones de tiro rápido. Se cambió también su silueta de modo que al enarbolar una enseña alemana a popa pudiera ser tomado por un buque alemán. En un tanque de acero revestido de hormigón dentro del buque se colocaron veinticuatro potentes cargas de profundidad, con un total de cuatro toneladas y cuarto de alto explosivo, unidas por mecha Cordtex y con una espoleta de tiempo de ocho horas. Se calculó que el impacto del choque llegaría hasta el mástil de la torreta de proa, colocándose el explosivo inmediatamente detrás para que la explosión se produjera directamente junto a la puerta del dique.

# VALOR EN ST NAZAIRE

**A finales de marzo de 1942, un pequeño grupo de combate de comandos del ejército británico lanzó un ataque por sorpresa contra el dique seco de St Nazaire. El teniente coronel Stuart Chant-Sempill, nos cuenta la historia**

La Operación Chariot, el intrépido ataque contra St Nazaire, ha sido descrita como «la mayor de todas las incursiones», y a propósito de ella escribía el famoso comando Lord Lovat, Orden de Servicios Distinguidos y Medalla Militar: «fue la incursión marítima más espectacular de toda la II Guerra Mundial». 619 oficiales y miembros de la Marina Real y de los comandos del Ejército británico se acercaron al Loria francés en la mañana del día 28 de marzo de 1942 para volar el complejo de instalaciones portuarias. La misión tuvo éxito, pero murieron 159 hombres, 200 fueron heridos o capturados y de los que volvieron a Inglaterra muchos estaban heridos.

A principios de 1942, los aliados habían sufrido muy serias pérdidas en el mar: la flota norteamericana del Pacífico había sido duramente castigada unos meses antes en Pearl Harbor, la Marina Real británica había perdido los cruceros HMS *Hood*, cerca de Islandia y los HMS *Repulse* y el nuevo HMS *Prince of Wales* en el Mar de la China; los submarinos alemanes estaban hundiendo mensualmente cientos de miles de toneladas de buques aliados. El otoño anterior la Marina Real había conseguido por fin hundir el *Bismarck*, un monstruoso buque de 56.000 toneladas tras una desesperada caza y lucha en el Atlántico. No obstante, había otro enorme buque, el *Tirpitz*, al acecho en aguas noruegas, esperando atacar las debilitadas líneas británicas.

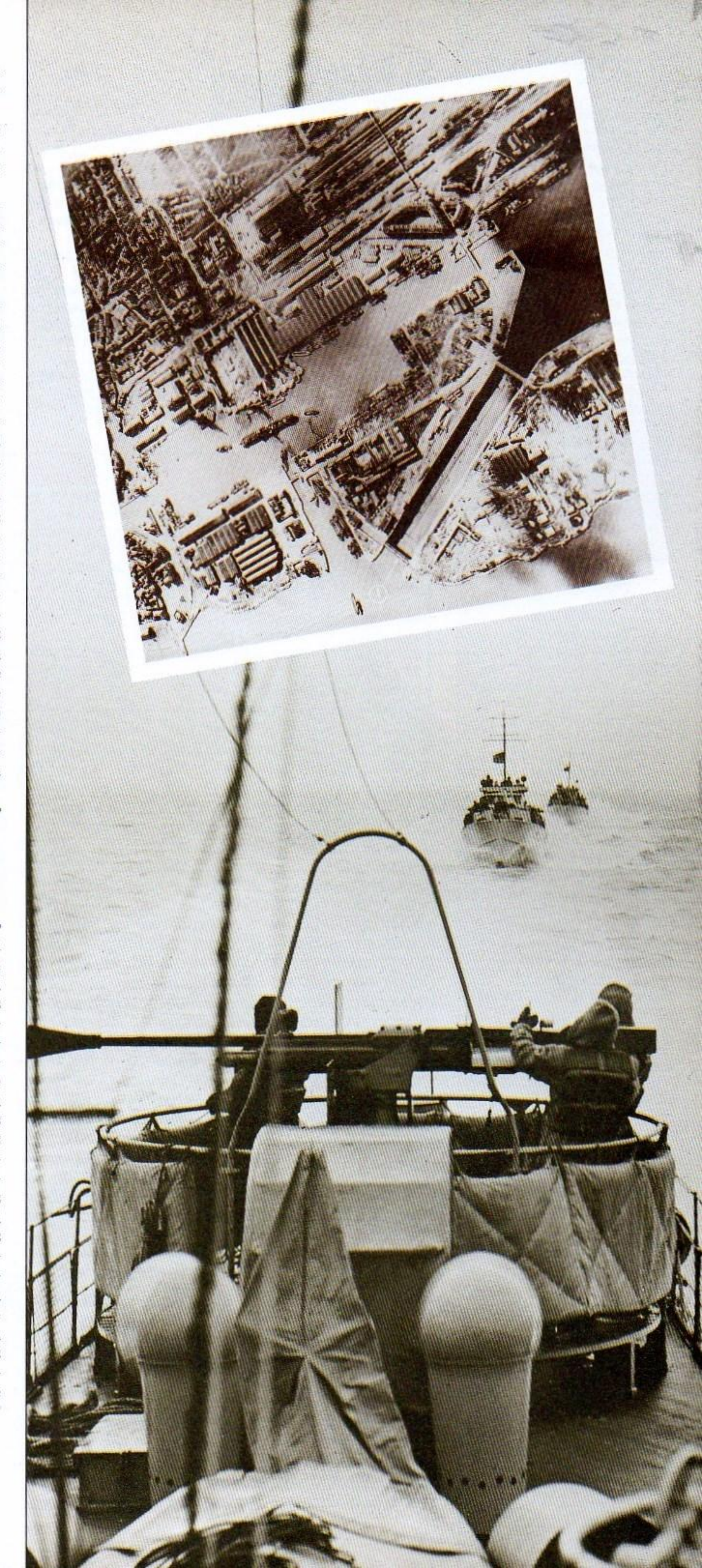


Si el *Tirpitz* y otros poderosos buques como el *Scharnhorst* y el *Gneisenau* podían llegar al Atlántico, los aliados corrían peligro de perder la batalla, y con ella la guerra. El principal problema de los alemanes en el ámbito naval era poder llegar al refugio de St Nazaire, el puerto de la costa atlántica de Francia que tenía el mayor dique seco del mundo, pudiendo acoger a aquellos enormes buques. St Nazaire estaba además bastante más allá del alcance de los bombarderos de la RAF, tales como los Wellington, lo que le hacía estar relativamente a cubierto de ataques aéreos.

Lord Louis Mountbatten, a la sazón Jefe de Operaciones Combinadas en Richmond Terrace, en Whitehall, recibió la orden de preparar un ataque a dicho puerto desde el mar. Sus planificadores, mandados por el capitán John Hughes Hallett, tenían que actuar con gran limitación de fuerzas: un viejo destructor, el HMS *Campbeltown*, dos flotillas de guardacostas equipadas con 16 ML (lanchas rápidas), un cañonero de un solo motor, el *MGB314* y una lancha torpedera rápida, la *MTB 74*. Las ML estaban equipadas con un cañón Oerlikon de 20 mm además de ametralladoras pesadas y cuatro tubos de torpedos montados en su cubierta. El *Campbeltown* merece una especial mención ya que estaba destinado a desempeñar un ilustre papel en la operación. Fue rearmado para la misión con ocho cañones de tiro rápido Oerlikon de 20 mm situados a popa de la estructura del puente a ambas bandas. Los viejos tubos lanzatorpedos que llevaba montados a popa fueron desmontados para aligerar peso y en su cubierta se instaló un cañón de tiro rápido de doce libras. Se quitaron dos de sus cuatro chimeneas y se recortó la parte superior de las dos restantes, dándoles además una mayor inclinación para que el buque adquiriera la apariencia de un destructor alemán de la clase Möwe.

## Los miembros de los otros comandos fueron adiestrados en la demolición de las instalaciones de los muelles

Parte de la fuerza de asalto de comandos ya había visto la acción en Francia, Bélgica o Noruega. En 1940 yo había sido evacuado de Bray Dunes, justo al norte de Dunquerke, el 30 de mayo. Todos éramos voluntarios originales, sacados de nuestro regimiento o cuerpo de ejército, incluyendo guardias, montañeros, soldados de diversos regimientos, zapadores y caballería, que habíamos sido especialmente entrenados desde que se formaron los comandos en 1940. La principal fuerza de asalto constaba de unos 200 oficiales y hombres del 2.° Comando y grupos especiales de demolición de los Comandos números 1, 2, 3, 4, 5, 6, 9 y 12. Había además otros noventa voluntarios, con una alta proporción de dieciséis oficiales. La fuerza de asalto estaba mandada por el teniente coronel Augustus Charles Newman. Todos estos hombres habían tenido un entrenamiento especialmente duro desde enero de 1942, pero no sabían para qué. Los hombres del 2.° Comando fueron adiestrados para la lucha nocturna en la calle, mientras que los de los otros comandos se entrenaron para la demolición especializada de instalaciones portuarias: puertas de diques, puentes, grúas y grupos de bombeo. Cualquier observador casual que



**Izquierda: comandos británicos entrenándose para la operación de St. Nazaire en marzo de 1942. Apoyados por lanchas rápidas (derecha) los equipos de asalto tenían que destruir las puertas del dique Normandie (arriba a la derecha), el mayor de Francia.**

Sólo dos días antes de que la pequeña fuerza de la Operación Chariot zarpara de Falmouth, el almirante Karl Dönitz, jefe del arma submarina alemana, recibió una directiva de guerra de Adolf Hitler, referente a posibles ataques aliados contra objetivos limitados. Aunque St Nazaire era ya el puerto mejor defendido de la costa atlántica, sometió a su guarnición a un nuevo examen. A ambos lados del estuario del Loira había montados veintiocho cañones de 70 mm, 150 mm y 170 mm, del 280.° Batallón de Artillería Naval, además de una potente batería de cañones de 240 mm montados sobre raíles, en La Baule, a siete millas de St Nazaire. Estas armas pesadas estaban complementadas por toda una brigada de artillería antiaérea. Había tres batallones en emplazamientos bien escogidos alrededor del puerto, con sus 43 cañones de 20, 37 y 40 mm colocados para abrir un fuego efectivo contra ataques por mar o aire. Muchos de ellos estaban montados en los tejados de los bloques, lo que les hacía virtualmente invulnerables al fuego desde el nivel del agua. En aguas del puerto había cuatro buques de defensa del puerto, bien armados. La noche del ataque, había además en St Nazaire diez dragaminas, tres buques-tanque y nueve submarinos, mientras que en la mar había cinco destructores de la 5.ª Flotilla. En total había unos 6.000 alemanes en la zona, incluyendo una brigada de la 333 División de Infantería, estacionada unas millas tierra adentro. Los alemanes consideraban que un ataque sería suicida: podría ser que la fuerza consiguiera entrar, pero había muy pocas posibilidades de que consiguiera salir.

# St Nazaire
## Marzo de 1942

**En la madrugada del 28 de marzo de 1942, el HMS *Campbeltown*, acompañado por una pequeña flota de lanchas rápidas, un cañonero y una torpedera, se introdujo en el estuario del Loira hacia el puerto de St Nazaire dominado por los alemanes. Su misión era destruir las instalaciones del dique seco que podían influir de modo decisivo en la guerra en el Atlántico.**
**La flotilla se había reunido con el submarino HMS *Sturgeon* junto a costas francesa, cerca del estuario del Loira, el 27. A las 23,30 los bombarderos de la RAF sobrevolaron St Nazaire en una operación de diversión. La fuerza naval permaneció sin ser molestada unas dos horas, hasta que los reflectores alemanes se posaron sobre el buque que encabezaba la formación hacia las 01,22.**
**A las 01,34, el *Campbeltown* chocó contra la puerta del dique y sus comandos entraron en acción. La «Operación más grande de la guerra» acababa de empezar.**




**De Falmouth a St Nazaire**

**26 mar 14,00.** La fuerza naval de la Operación Chariot, con los comandos de asalto y los grupos de demolición a bordo, sale de Falmouth acompañada por los destructores de escolta *Athelstone* y *Tynedale* y un Hurricane de la RAF.
**27 mar 07,05.** La flotilla adopta una formación antisubmarina de día, tras una noche tranquila, y pone rumbo al este, hacia la costa francesa. Poco después un buque aparece en el horizonte. Resulta ser un submarino alemán que es atacado por el *Tynedale* y ahuyentado.
**22,15.** La flotilla llega a su punto de cita con el *Sturgeon*.
**28 mar 01,22.** Los reflectores alemanes descubren al buque que encabeza la formación.

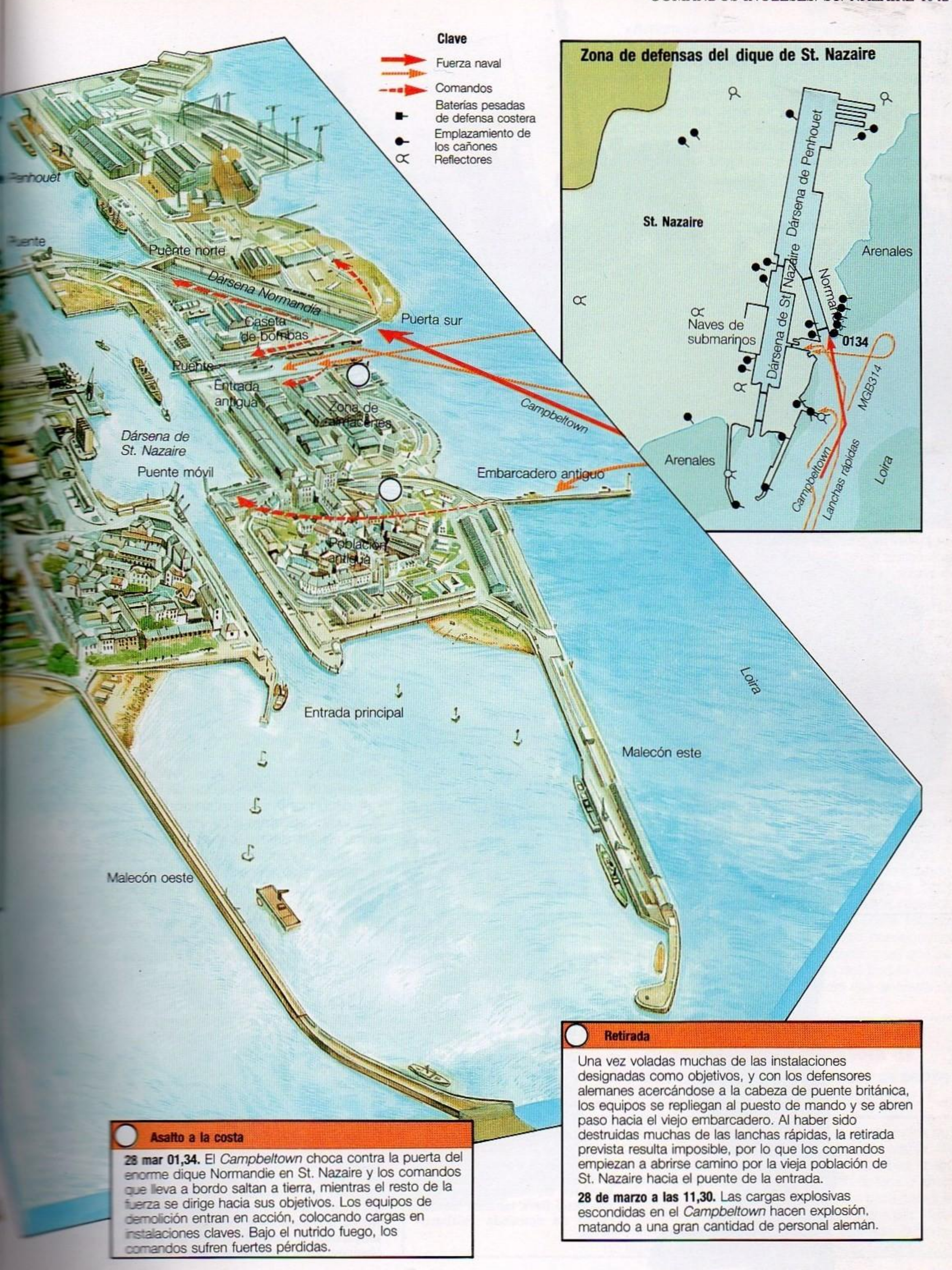
viera los grupos de soldados que se movían por los muelles de Burnt Island en Escocia, los de Barry Docks en Cardiff o los de Southampton, se habría quedado muy intrigado con los pequeños paquetes de papel marrón que llevábamos por los muelles con grandes longitudes de cuerda conectando unos paquetes con otros. De hecho los paquetes estaban llenos de arena para simular paquetes especiales de explosivo de plástico, mientras que la cuerda representaba la mecha detonante Cordtex.

Cuando finalmente nos agrupamos en Falmouth, fuimos camuflados a bordo del HMS *Princess Josephine Charlotte*, que acababa de llegar de Escocia y estaba amarrado en uno de los muelles. El *PJC*, tal como llamábamos a nuestro nuevo hogar, era un transporte de tropas en el que vivimos unos cuantos días antes de recibir instrucciones para la misión y ser trasladados a la flota de dieciséis lanchas rápidas ML, el MGB, el MTB y el *Campbeltown*, todos los cuales habían sido hábilmente distribuidos y escondidos en el río Fal y en los muelles de Falmouth. Zarpamos a las 14,00 horas del 26 de marzo. La mar estaba en calma y el tiempo era anormalmente cálido, sin viento. Nos relajamos tras la tensión de los preparativos, reuniones y discusiones, que habían tenido nuestra mente apartada de lo que vendría después.

### Hacia la medianoche del 27 de marzo, llegamos a nuestra cita con el submarino HMS *Sturgeon*

Yo me encontraba en el *Campbeltown* con todos los hombres de los Comandos 3, 4, 5, 6, 9 y 12 y mi equipo del 1.er Comando: los sargentos Butler, Chamberlain, Dockerill y King, cuatro hombres decididos de Norfolk y Suffolk. Navegamos todo el día y toda la noche, y el día siguiente, 27 de marzo. Habíamos reducido nuestra velocidad de doce nudos a ocho y medio para disminuir el riesgo de levantar demasiada espuma que pudiera ser vista por las patrullas aéreas alemanas. Tuvimos algún sobresalto, pero nada realmente grave. Después de 20 horas, estábamos en el Golfo de Vizcaya y a las 07,05 del día 27 viramos lentamente hacia el este y navegamos todo el día rumbo a la costa francesa.

Caía la noche cuando hicimos nuestra única comida, estofado caliente, me parece recordar, y quedamos a la espera de que los marineros se situaran e intercambiaran en silencio señales con las dos filas de barcos. A las 20,15 viramos hacia el nordeste con rumbo al Loira. El teniente Tom Boyd a bordo del *ML160* y el teniente Irwin en el *ML270* mandaban las dos columnas de siete lanchas cada una. El *MGB314*, que era el buque que mandaba la expedición, llevaba el grupo principal, seguido por el *Campbeltown*. Detrás venían dos ML más y finalmente el *MTB 74* avanzaba por su cuenta hacia el objetivo, ya que por su gran velocidad podía ser manejado con la necesaria independencia para que sus cinco motores funcionaran al unísono. Hacia la medianoche el 27 de marzo llegamos a nuestra cita con el submarino HMS *Sturgeon*. Navegamos muy próximos a él mientras se mantenía en superficie, lanzando su señal de reconocimiento «M». Había estado allí todo el día, sumergido y comprobando su situación. El mar estaba en calma y fuimos «descubiertos» en la posición esperada y en el instante previsto. A las 01,00 horas del 28 nos habíamos acercado




**Retirada**

Una vez voladas muchas de las instalaciones designadas como objetivos, y con los defensores alemanes acercándose a la cabeza de puente británica, los equipos se repliegan al puesto de mando y se abren paso hacia el viejo embarcadero. Al haber sido destruidas muchas de las lanchas rápidas, la retirada prevista resulta imposible, por lo que los comandos empiezan a abrirse camino por la vieja población de St. Nazaire hacia el puente de la entrada.

**28 de marzo a las 11,30.** Las cargas explosivas escondidas en el *Campbeltown* hacen explosión, matando a una gran cantidad de personal alemán.

**Asalto a la costa**

**28 mar 01,34.** El *Campbeltown* choca contra la puerta del enorme dique Normandie en St. Nazaire y los comandos que lleva a bordo saltan a tierra, mientras el resto de la fuerza se dirige hacia sus objetivos. Los equipos de demolición entran en acción, colocando cargas en instalaciones claves. Bajo el nutrido fuego, los comandos sufren fuertes pérdidas.



aún más a nuestro objetivo, pero seguíamos sin ser detectados. Nuestro señuelo de 60 bombarderos medianos de la RAF ya había alertado a las defensas alemanas y los reflectores estaban barriendo todo el cielo. Estaba ligeramente nublado y hay quien dice que llovía un poco, pero yo no puedo recordarlo, estaba demasiado concentrado en el enemigo. Como quiera que fuese, los pilotos de la RAF no consiguieron identificar sus blancos y se marcharon, ya que según las estrictas órdenes recibidas, tenían prohibido cualquier bombardeo de blancos en suelo francés a menos que pudieran ser vistos. No obstante los bombarderos habían conseguido alertar a los noventa o más cañones de medio o grueso calibre que había montados en torno a St Nazaire, las mayores defensas de puerto de toda la costa atlántica. Empezaron los reflectores, al parecer de forma bastante errática, a explorar las oscuras aguas del estuario del Loira, hasta que finalmente se detuvieron sobre nuestro buque de cabeza, el *MGB314* mandado por el capitán de corbeta Dunstan-Curtis.

Nuestro señalero F. G. Pike, envió mensajes en alemán a las defensas alemanas, diciendo que éramos buques alemanes regresando a puerto después de haber sido atacados por las fuerzas británicas. Hubo una cierta vacilación y sus luces terminaron por apagarse. Unos minutos después, sin embargo, volvieron a encenderse y empezaron a disparar con poca precisión ante nuestra proa. La intensidad de fuego fue creciendo a medida que iban incorporándose más cañones al mismo. A los pocos minutos el Loira era un infierno de luz y llamas. Casi inmediatamente respondimos con una cortina tan intensa que el fuego enemigo amainó y casi se detuvo. Disponíamos de unos cuarenta cañones Oerlikon de 20 mm, doce ametralladoras de todos los calibres, un cañón de tiro rápido y uno de largo alcance. Nuestra respuesta fue inesperada, aunque no por mucho tiempo.

**Comando del ejército, St. Nazaire. Marzo de 1942**

Este sargento formaba parte de uno de los grupos de demolición. Lleva guerrera caqui, polainas y botas con suela gruesa de goma. Bajo la guerrera lleva un jersey naval de cuello alto y un cinturón salvavidas cuyo tubo de inflado resulta visible. Su equipo comprende una mochila con sesenta libras de explosivos, grandes cartucheras con granadas y munición para su pistola automática Browning. Como casi todos los hombres de la operación, este suboficial lleva también un machete de comando Fairburn-Sykes.

Arriba: el elemento clave de la acción, el HMS *Campbeltown*, con su vientre repleto de alto explosivo, yace empotrado contra la puerta del dique seco. La colocación de las cargas, tarea de lo más delicado, fue supervisada por el capitán Bill Pritchard, del Cuerpo de Ingenieros Reales (arriba a la izquierda). Arriba, a la derecha y centro: soldados alemanes asegurando la defensa del lado del mar mientras otros observan a los prisioneros (derecha).







«Arriamos» nuestra bandera alemana, que habíamos enarbolado desde que salimos de Falmouth como ardid de guerra, y la reemplazamos por una vieja enseña blanca (la bandera de la Real Marina). En toda la doble línea de lanchas rápidas que iban a nuestra popa, otras enseñas blancas ondearon en los mástiles. La batalla había empezado.

El choque se produjo a muy corta distancia e inmediatamente empezaron a producirse víctimas. En palabras de Boyd, «el peso del fuego cortaba la respiración». El coronel Newman, que iba a bordo del buque insignia *MGB314*, dijo refiriéndose al *Campbeltown*: «sus costados parecían estar vivos, vomitando bombas». El buque estaba registrando muchas bajas, el fuego por la proa era muy intenso, uno de los Oerlikon ya estaba fuera de combate y su sirviente estaba muerto, atrapado en su arnés. Yo por poco resulto alcanzado por una bomba que cayó junto a mí cuando estaba tumbado en cubierta. Sólo resulté herido dos veces en el brazo izquierdo y una vez en mi pierna izquierda. También resulté alcanzado por esquirlas de metralla en las dos piernas y en la cara. El timonel que estaba en el puente del *Campbeldown* resultó muerto con la rueda en la mano, siendo sustituido por otro marinero que murió también poco después. En ese momento el teniente Nigel Tibbets, nuestro experto en demoliciones, ocupó su puesto para cederlo poco después al comandante Stephen «Sam» Beattie, que condujo su barco hasta su objetivo.

Pese a las tremendas pérdidas, el fuego y los daños sufridos, el *Campbeltown* aumentó su velocidad a más de veinte nudos. A las 01,34 horas chocó contra la puerta del dique, cuatro minutos después de lo previsto y treinta y cinco horas después de la partida de Falmouth. En palabras de Ryder, que cubrió nuestra aproximación desde el *MGB314*, «la actuación de Beattie brilla como una de las principales hazañas de la expedición». Soy de la misma opinión, ya que todo dependía de la destreza marinera en la acción de un solo hombre.

Otros barcos no fueron tan afortunados. En particular los más pequeños sufrieron pérdidas espantosas. De los dieciocho que habían zarpado de Falmouth, sólo siete sobrevivieron a la lucha en el mar. Ya hablaremos de lo que ocurrió con los otros, pero mientras tanto a bordo del *Campbeltown*, los que sobrevivimos nos esforzábamos por desembarcar y avanzar hacia nuestros objetivos en el puerto de St Nazaire. A pesar de la terrible recepción, todo el equipo de demolición que había a bordo del Campbeltown sobrevivió. Lenta y metódicamente abandonamos el buque empotrado en la puerta del dique con un ángulo de unos veinticinco grados respecto a la línea de pleamar del estuario del Loira. Muchos de nosotros estábamos heridos, pero conseguimos descender por las escalas de dieciocho pies que habían sido arrojadas por una borda del buque contra la puerta del dique seco que tenía una anchura de 160 pies.

## Mis cuatro sargentos y yo nos dirigimos hacia la caseta de bombeo, llevando cada uno sesenta libras de explosivos

En los grupos de demolición fuimos precedidos por el capitán Donald Roy (2.° Comando) y su equipo de asalto que corrió hacia la caseta de bombas, trepó al tejado, voló la batería y mató a su dotación antes de correr a otras posiciones enemigas para hacer lo mismo. Detrás fuimos nosotros, protegidos por el teniente «Hoppy» Hopwood del 2.° Comando, corriendo rápidamente o saltando, en mi caso, hacia las dos

estaciones de remolque, la otra puerta interior del dique seco y otras instalaciones. Mis cuatro sargentos y yo corrimos hacia la caseta de bombeo, llevando cada uno de nosotros una mochila con sesenta libras de explosivos. Sin embargo, tropezamos con un obstáculo imprevisto: las enormes puertas de acero de la caseta de bombeo estaban cerradas, a diferencia de las de Southampton, que siempre se dejaban abiertas en caso de ataque aéreo. Pero el capitán William «Bob» Montgomery, ingeniero de la Brigada de Servicios Especiales y segundo jefe de los equipos de demolición, colocó una carga explosiva magnética en la cerradura, volándola, con lo que las puertas se abrieron.

La caseta de bombas era inmensa y tuvimos que abrirnos camino dentro de ella en la oscuridad. En la cámara inferior, cuarenta pies más abajo, estaban las bombas. El sargento Chamberlain, que estaba herido en las piernas, se quedó cubriendo nuestra retirada en lo alto de la escalera mientras nosotros descendíamos lentamente, pero sin pausa, hacia las enormes bombas de achique. Había cuatro de ellas además de otras más pequeñas, todas ellas conectadas por grandes ejes de acero a los motores eléctricos que estaban cuarenta pies más arriba, en la planta del muelle. Trabajamos lo más rápidamente que pudimos a la media luz de nuestras linternas. Yo asumí la tarea de colocar cuarenta libras de explosivo plástico en el acero moldeado de la bomba número tres, mientras que Dockerill, Butler y King colocaban cargas similares en las otras tres. También colocamos cargas en las cuatro bombas auxiliares más pequeñas, todas las cuales formaban parte del sistema capaz de llenar o vaciar el dique.

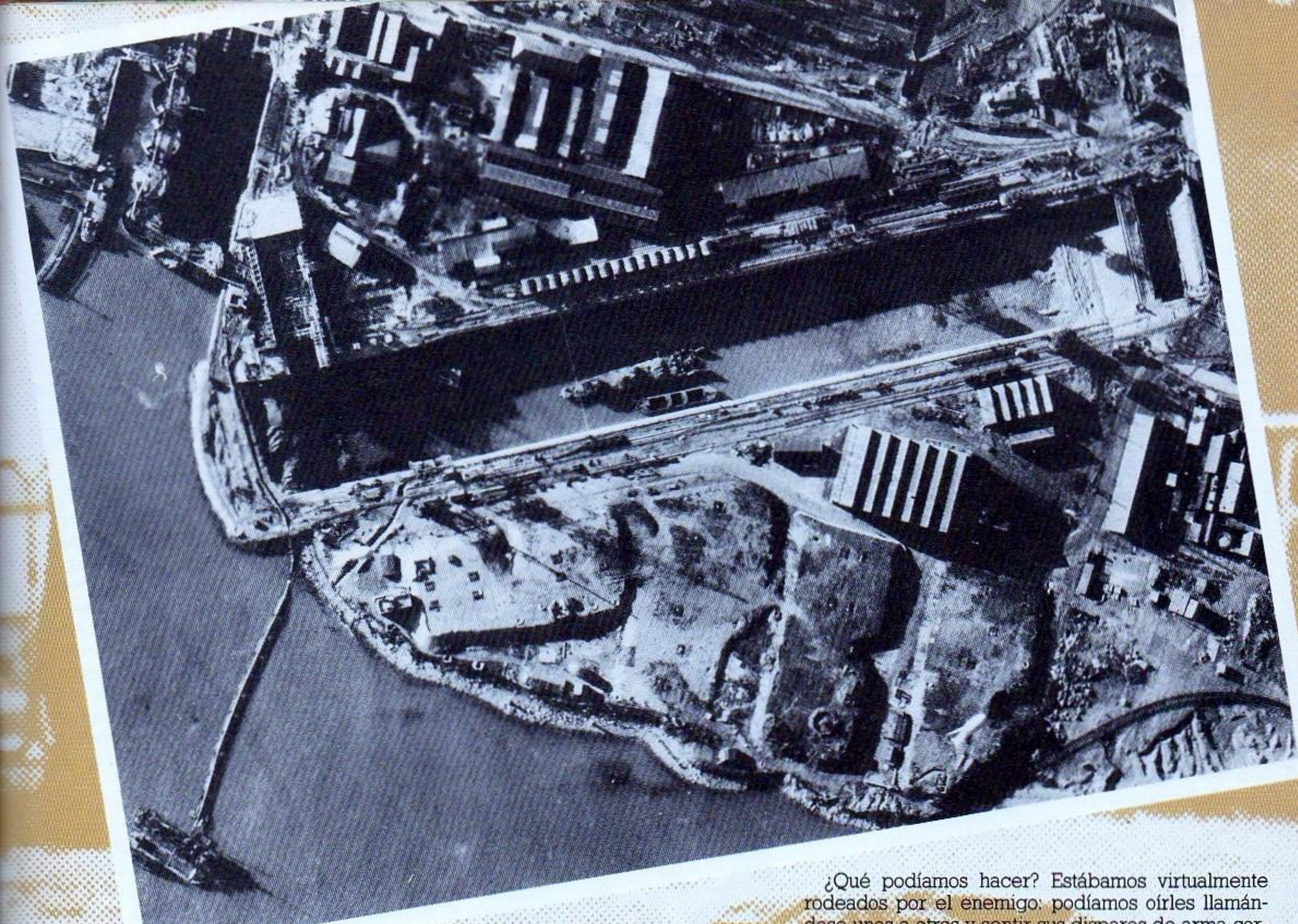
Después de veinte minutos todo estaba preparado para la destrucción. Unimos todas las cargas con grandes tiras de Cordtex y ya estábamos listos para la voladura. Enviando a Butler y King por delante, yo me quedé con Dockerill hasta que nos gritaron que ya estaban en lo alto de las escaleras. Entonces Dockerill y yo contamos hasta tres y activamos los iniciadores de nuestros detonadores. Después iniciamos la subida de las escaleras, teníamos unos noventa segundos para alcanzar la puerta que daba al muelle. Tardamos sesenta segundos en subir las escaleras, el minuto más largo que recuerdo haber vivido en mi vida. Después nos precipitamos como pudimos al exterior aspirando el frío aire de la noche. Casi inmediatamente se produjo una estremecedora explosión y alrededor nuestro empezaron a caer ladrillos y polvo. Lo habíamos conseguido: cuando entramos de nuevo a la caseta de bombas, pudimos ver los motores eléctricos haciendo una grotesca contorsión y algunos habían caído a la cámara de abajo. La explosión fue mayor de lo que esperábamos, siendo oída por los destructores de la clase Hunt *Atherstone* y *Tynedale* que esperaban en alta mar para cubrir nuestra retirada. La tripulación del *Sturgeon*, que navegaba de retirada hacia Brest, en el norte, también oyó el ruido de la terrible explosión de la caseta de bombas.

Mientras tanto los otros equipos de demolición habían conseguido diversos grados de éxito. El teniente Cristopher «Chris» Smalley y su grupo destruyeron la estación de remolque número uno, análogamente el teniente Corran Purdon destruyó la estación de bombeo número dos, pero en el segundo intento, ya que la primera vez las bombas no hicieron explosión. En el otro extremo del dique seco, a unos 400 metros, el teniente Robert Burtenshaw y su equipo se encontraron con un grupo de soldados enemigos. Tras una feroz lucha, la zona de la puerta quedó limpia y las cargas quedaron colgando sobre un lateral del dique junto a la puerta, en el agua de la dársena de Penhouet por la parte opuesta a las naves de submarinos. Ambos equipos sufrieron varias bajas durante su trabajo de demolición y tuvieron que retirarse de la puerta. Pero finalmente, el sargento Frank Carr y un zapador del 5.º Comando, haciendo alarde de una gran sangre fría, volvieron atrás y comprobaron todas las cargas colocadas a lo largo de la puerta en una longitud de 164 pies. Entonces Carr apretó su iniciador. Se produjo un sordo rugido y el agua se agitó, indicando que las cargas habían explosionado bien bajo el agua.



Pero nuestras pérdidas eran cuantiosas. Burtenshaw fue herido varias veces y murió poco después. Los tenientes William Etches y Gerard Brett fueron heridos también y más de la mitad de los grupos de demolición murieron en el otro extremo del dique. Pero la combinación de los esfuerzos de todos hizo que éste quedara totalmente inservible. Sin embargo, el daño sufrido por las lanchas rápidas ML fue





también devastador. Las defensas alemanas fueron arreciando el fuego, disparando casi a quemarropa y terminando por reventar los endebles cascos de las embarcaciones. Murieron muchos marineros y comandos y, lo que era peor, muchos se ahogaron en las aguas del Loira, cubierta como estaba de petróleo ardiendo procedente de la rotura de los tanques. La Marina Real hizo esfuerzos desesperados de gran bravura para acercar sus buques a los diques, en especial al viejo embarcadero del malecón. Pero aunque realmente casi lo consiguieron, las ML fueron alcanzadas, se incendiaron y fueron destruidas. El soldado de 1.ª Luis Eric de la Torre, del 3.er Comando, abordó una balsa cuando su barco se hundió y recuerda así la tragedia del Loira:

«La escena del río era muy confusa, por cualquier parte que se mirara había cabezas agitándose en el agua y había petróleo ardiendo por todas partes. Teníamos un oficial herido tendido en la proa. Entonces alguien gritó, «¡Cuidado, hay una placa de petróleo ardiendo a proa!», y todos empezamos a nadar intentando desesperadamente alejarnos.

Los pocos que sobrevivieron al terrible fuego de los cañones alemanes y pudieron llegar a la costa, se unieron a los que desembarcamos del *Campbeltown*, donde nos esperaba el coronel Newman con su pequeño cuartel general. Nos dijo alegremente que nos agrupáramos y esperásemos hasta que estuviésemos todos. Sin embargo, casi inmediatamente el comandante W. O. «Bill» Copeland, segundo jefe de las fuerzas de comandos, dijo a Newman: «¡Dios mío, Charles, mira el río!» Estaba lleno de ML en llamas.

**Arriba a la izquierda: uno de los supervivientes de la flotilla, con su cuerpo cubierto de petróleo, espera a que le hagan prisionero en la mañana siguiente a la incursión. Después de grandes combates con la defensa de puerto resultaron hundidos ocho de los pequeños barcos de apoyo a la fuerza. En tierra, una vez que los alemanes aseguraron la zona, comenzó el interrogatorio de los prisioneros (izquierda). Sin embargo, no se reveló el secreto del *Campbeltown* y a las 11,30 horas del día 28 se produjo la explosión del buque, destruyendo la puerta del dique seco. Arriba: fotografía aérea tomada varias semanas después de la operación, en la que se ve el dique cerrado por un gran banco de arena, los restos retorcidos de la puerta y el *Campbeltown* sin proa.**

¿Qué podíamos hacer? Estábamos virtualmente rodeados por el enemigo: podíamos oírles llamándose unos a otros y sentir sus disparos de arma corta a medida que se acercaban a nuestra posición. No obstante, había una completa calma y una atmósfera casi alegre cuando Copeland nos dijo «Por ahí volveremos a casa». Dimos media vuelta y empezamos a luchar abriéndonos camino por los muelles, con la intención de escapar por el sur hacia España, que se encontraba a unas 600 millas. Tan confiados estábamos que ni se nos ocurrió pensar otra cosa. Pero yo fui herido en mi rodilla derecha y caí al suelo. El sargento Butler, del 5.º Comando y el soldado Jimmy Brown me llevaron una corta distancia, pero yo les dije que me dejaran. Poco después se quedó conmigo un joven soldado del 2.º Comando. Pasó una hora y nos ocultamos tras un gran almacén. Súbitamente aparecieron tres alemanes con casco de acero y uniformes negros, eran las 03,00 horas. Empezaron a gritarnos y cuando el joven comando que había junto a mí siguió en pie, dispararon contra él a un metro de distancia. Después de seguir gritando me arrastraron a un pequeño café y me ví convertido en prisionero de guerra. Al despuntar el alba fui trasladado a un hospital en La Baule.»

Pero la operación no había terminado todavía. A las 11,30, cuando por todos los muelles pululaba una multitud de alemanes, especialmente en los restos del *Campbeldown*, éste hizo explosión con un tremendo estruendo. Cuatro toneladas de pólvora escondida bajo su cubierta destrozaron su casco y la puerta del dique, que en aquel momento contenía grandes cantidades de de carga. Según se informó había más de sesenta oficiales alemanes y 340 soldados en el buque o sus proximidades en el momento de la explosión. Todos murieron volando en pedazos. La confusión era terrible y había girones de cuerpos alemanes colgando de los restos de la

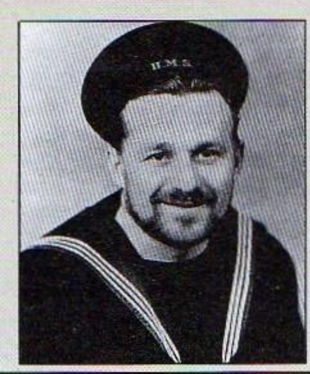










## LOS HEROES DE ST. NAZAIRE

**La Operación Chariot estuvo marcada de principio a fin por la mayor bravura y arrojo. Cada comando, que ya era voluntario del servicio especial, había sido debidamente prevenido por Lord Mountbatten, Jefe de Operaciones Combinadas: «Vamos a acabar con vosotros», pero nadie respondió a la invitación a quedarse en tierra. En el combate demostraron su gran valor. Su esfuerzo y sacrificio fue reconocido con el otorgamiento de una gran cantidad de condecoraciones que en circunstancias normales habría sido desproporcionada para una fuerza tan pequeña. Se concedieron no menos de cinco Cruces de Victoria, y las citas cuidaron muy bien de expresar no sólo la deuda contraída con los individuos que la recibían sino también con los que lucharon junto a ellos. El comandante del *Campbeltown*, capitán de corbeta S. H. Beattie (arriba), recibió la Cruz de la Victoria en premio a su destreza marinera. El sargento Durrant (segundo por arriba), fue herido varias veces, y finalmente murió intentando defender su lancha rápida contra el destructor alemán *Jaguar*, recibiendo la cruz a título póstumo. Su recompensa fue recomendada al jefe de la fuerza, prisionero de guerra, por un oficial alemán que había sido testigo de su tenacidad. Los jefes de los comandos y de la fuerza naval, teniente coronel C. Newman (centro) y comandante Ryder (segundo por abajo) recibieron la cruz en recompensa a la perseverancia mostrada por ellos y sus hombres bajo el fuego enemigo. Por último el marinero W. Sayage (abajo) recibió la cruz a título póstumo por silenciar todos los cañones de un buque de defensa de puerto con su cañón de tiro rápido, resultando después muerto en combate. Su medalla también estaba dedicada «al valor demostrado por otros muchos». Con su gran hazaña, los héroes nombrados y los anónimos de St Nazaire dieron un gran estímulo a la Francia Ocupada.**

caseta de bombas y otros edificios cercanos. No sobrevivió ninguno de los hombres que se encontraban en el buque, si bien había habido muchos que habían estado a bordo poco antes, habiéndolo abandonado antes de la explosión. Tal era el caso del almirante alemán al mando de St Nazaire.

Los efectos de la incursión tardaron mucho en conocerse. Al principio los alemanes proclamaron que habíamos fracasado, aireando su historia por todo el mundo. También hicieron un gran alboroto con la destrucción de las lanchas rápidas ML, exhibiendo ampliamente las fotografías de sus restos encontrados en aguas del Loira. Para ilustrar la magnitud de las pérdidas que sufrimos, publicaron la fotografía de un soldado escocés sentado en uno de los diques con su cara vendada con una venda ensangrentada. De hecho murió a consecuencia de sus heridas unos días después. Era el soldado John McCormack de los montañeses de Camerón, del 2.° Comando.

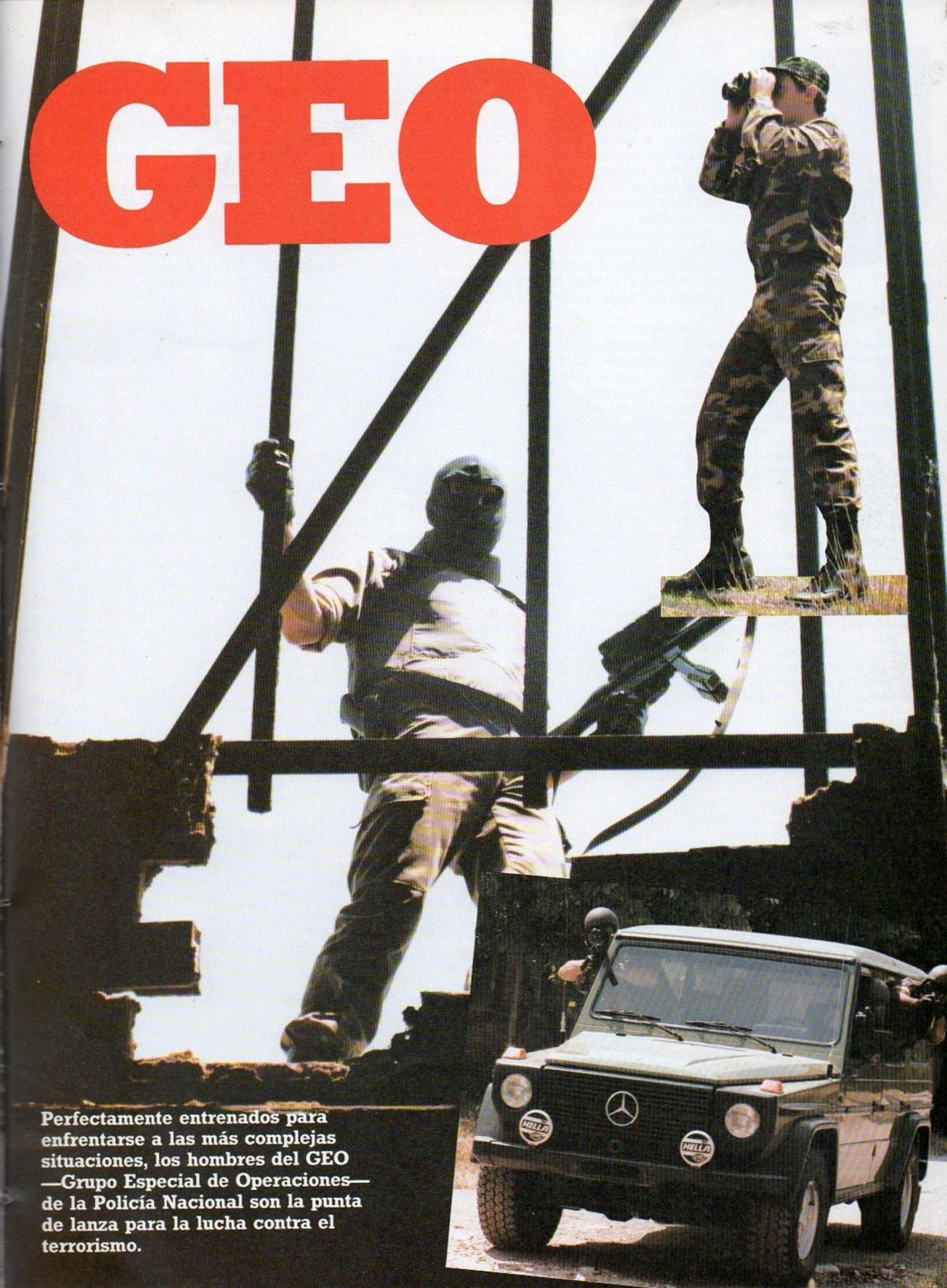
No obstante, las fotografías aéreas tomadas por la RAF en los meses que siguieron a la expedición revelaron que el dique seco estaba siendo deliberadamente obstruido para proteger y contener las aguas de la dársena de Penthouet y las naves de submarinos. A través de la resistencia francesa, se filtraron a Whitehall los relatos de las explosiones retardadas del *Campbeltown* y de los torpedos con espoleta de tiempo de «Micky» Wynn. Finalmente fui repatriado de Alemania a finales de 1943 como «Grand Blessé», siendo en realidad el primer oficial entregado que hubiera participado en los combates y destrucción del objetivo principal, el dique seco, antes de ser capturado.

Hubo cinco comandos (cuatro de ellos heridos) que salieron a pie de St Nazaire y consiguieron llegar a España, volviendo luego a casa. Hubo además otras audaces actuaciones y evasiones. El capitán de corbeta «Billy» Stevens consiguió escapar de Colditz con el famoso Airey Neave. Un grupo de comandos liderados por sargento «Dick» Bradley, con el sargento Alf Searson (ambos del 2.° Comando) y el soldado Jimmy Brown consiguieron escapar de un campo de Polonia.

Para destacar la importancia de la destrucción del dique seco y su efecto sobre la Kriegsmarine, digamos que ningún gran buque alemán volvió a aventurarse de nuevo en el Atlántico. El acorazado *Tirpitz* terminó siendo hundido por la RAF, los cruceros como el *Scharnhorst* y el *Gneisenau*, los acorazados de bolsillo *Lützow* y *Scheer* y los cruceros pesados como el *Hipper* y el *Prinz Eugen*, evitaron el desafío que representaba enfrentarse a la Marina Real y a la de los Estados Unidos. Por ello las bajas que nosotros sufrimos no fueron un precio muy alto para conseguir «embotellar» a los buques enemigos.



# GEO




**Perfectamente entrenados para enfrentarse a las más complejas situaciones, los hombres del GEO —Grupo Especial de Operaciones— de la Policía Nacional son la punta de lanza para la lucha contra el terrorismo.**




## LOS GEO

**A finales de los años 70, las autoridades españolas decidieron crear, siguiendo el ejemplo del GSG-9 alemán, una unidad especial de la Policía. El GEO, o Grupo Especial de Operaciones, nació para luchar, muy particularmente en medios urbanos, aunque también ha actuado con éxito en el medio rural, contra terroristas peligrosos y para intervenir en todas aquellas acciones criminales, como pueden ser la toma de rehenes, para las que se requería un equipo muy especial. Igualmente están especialmente preparados para misiones de prevención del terrorismo, como son la realización de escoltas de alta seguridad a personas, o el control de zonas donde van a celebrarse actos con personalidades. El GEO depende directamente del General Inspector de la Policía Nacional y está bajo las órdenes de un comandante del Ejército destinado a la PN.**

Un poco sorprendido, pero sin dejar traslucir ninguna sensación, el agente se puso en pie al ver entrar en la habitación al subsecretario del Ministerio del Interior.

—«A sus órdenes, mi subsecretario».

Estaban a más de tres mil kilómetros de Madrid y la presencia del alto funcionario español, suponía para aquel hombre el final de un secuestro de más de un mes en un país extraño por un grupo terrorista bastante ajeno a los trabajos diarios de la Policía española.

Pedro Antonio Sánchez, a pesar de ese largo cautiverio, mantenía una absoluta calma y dominio de sí mismo. No sufría el conocido «síndrome de Estocolmo», esto es, el proceso de simpatía que suele despertarse por parte de los rehenes hacia sus captores:

«Nos trataron fría y distantemente y nos mantuvieron 32 días encerrados en una habitación sin saber nada del exterior». Sánchez añadía que no guardaba la menor simpatía por el Líbano, «pero no tengo ningún inconveniente en volver si me lo ordenan, porque no pienso dejar mi actual puesto».

El policía español había sido secuestrado nada más llegar a Beirut junto con dos funcionarios de la embajada, por el grupo chiita Amal, una de las facciones que combaten en el país del Mediterráneo Oriental. A pesar de su preparación especial, Sánchez no intentó escapar: «Cuando no hay circunstancias favorables, no merece la pena ni probarlo». Los tres rehenes estaban rodeados por más de sesenta guerrilleros armados, en medio de un barrio donde todo el mundo apoyaba a los milicianos.

El agente fue interrogado: «siempre preguntan cosas a los secuestrados y más cuando se enteraron por los periódicos de que yo era policía». No obstante, no dijo nada, como tampoco reveló ningún detalle significativo de los muchos que probablemente se habían almacenado en su memoria de forma metódica, cuando llegó a Madrid horas después de su liberación y fue entrevistado por los periodistas.

El propio Pedro Antonio sabía las causas de su tranquilidad y del dominio y aparente indiferencia ante la situación a la que había sido sometido: «la preparación de GEO me ha servido para mantener mi equilibrio psíquico. Una persona que permanece 32 días encerrado en una habitación, aislado del exterior, si no tiene un equilibrio especial, puede salir un poco afectado».

En realidad, el agente se ajustaba perfectamente al perfil medio —unos 28 años de edad, magnífica forma física y, especialmente, un gran equilibrio emocional— de los agentes integrados en el Grupo Especial de Operaciones (GEO) de la Policía Nacional española. Esta es una de las unidades más prestigiosas de entre las creadas por las policías de diferentes países para la lucha de comando contra el terrorismo y las acciones de delincuencia común en las que existen rehenes o se hace necesaria la actuación de unos hombres altamente especializados.



Un buen ejemplo de este tipo de misiones especiales lo constituye la propia razón de que Sánchez estuviera en el Líbano: ante el reciente establecimiento de relaciones diplomáticas con Israel, en enero de 1986, se decidió que los hombres del GEO se encargaran de la protección de las embajadas españolas en naciones árabes.

Creado en 1978, el Grupo Especial de Operaciones no sólo es una de las dos únicas unidades de élite existentes en España para la lucha contra la delincuencia en misiones de comando especializadas —la otra es la Unidad Especial de Intervención de la Guardia Civil— sino que bajo la dirección del comandante Carlos Holgado, su jefe desde hace seis años, ha desarrollado un completo cuerpo de doctrina sobre las actuaciones en todo tipo de crisis.

«Es muy importante cuando se presenta una situación crítica con toma de rehenes o de alto peligro de otro tipo, el coordinar conforme a un organigrama bien definido la acción de mando bajo un sólo responsable, así como las diversas acciones que se deben desarrollar, para enfrentarse con esta situación» —dice el comandante Holgado—, añadiendo que «las unidades especiales, como el GEO, sólo son el último elemento de todo ese plan y su actuación debe dejarse para el final, intentándose antes siempre una completa negociación. Unicamente si falla ésta, debemos actuar nosotros».



**Los hombres del Grupo Especial de Operaciones se entrenan constantemente para actuar en los más variados escenarios, empleando sus sofisticados equipos. En la fotografía principal, dos tiradores hacen prácticas desde una azotea, con armas largas. De pie observamos a un tirador de apoyo, utilizando un fusil de asalto H. & K. G-3 PSG1, mientras su compañero, que es un tirador de precisión, emplea el rifle Mauser SP-66, calibre 7,62, una de las armas favoritas de las tropas de élite en todo el mundo. Ambos llevan pequeños receptores-transmisores tras la oreja izquierda. En la foto insertada, otro agente se entrena en el asalto a una casa en uno de los campos de instrucción de que dispone el GEO.**



El trabajo de esta unidad está basado en el estudio y el control perfecto de todos los elementos de una situación. «Una unidad como el GEO no debe padecer de "rambomanía" como mucha gente cree. Los agentes no tienen que ser ni violentos, ni locos, sino hombres muy ponderados y con gran capacidad de análisis».

## Este trabajo no tiene relación con lo que vemos en las películas, aquí hay que operar con inteligencia y sutileza

«Cuando somos alertados, nos trasladamos rápidamente por cualquier medio, incluso por avión —el GEO tiene acuerdos especiales para emplear aparatos del Ejército del Aire o helicópteros de las FAMET (Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra)— hasta el lugar de la operación. Lo primero que hacemos es recoger toda la información táctica posible de la zona. Mientras se intentan otras soluciones negociadas, vamos madurando un plan, contemplando todos los elementos posibles y en el que ante todo se busca la seguridad de los rehenes».

«Este trabajo no tiene nada que ver con lo que vemos en las películas. Aquí hay que operar con inteligencia, sutileza, y, aunque parezca mentira, hasta con el factor suerte, que nunca está contemplado en el cine, pero que hay que tenerlo. Yo le pido a Dios el cien por cien de suerte».

Los hombres del comandante Holgado van de un lado para otro en su acuartelamiento de la ciudad de Guadalajara con su característico uniforme, compuesto por botas de cordón altas, pantalón y «chupa» mimetizados de manchas color tierra y crema, y jersey marrón con refuerzos en mangas y hombros del mismo color.

Todo el personal de «los geos» —nombre con que popularmente son conocidos— tanto policías como jefes, provienen de la Policía Nacional, incluidos los oficiales, que, aunque son militares, han tenido que estar anteriormente destinados en la PN. El personal que quiera entrar en esta fuerza de élite deberá tener al menos dos años de antigüedad en este Cuerpo civil con procedimientos de actuación militares.

Los aspirantes al GEO deben solicitar el entrar en la Unidad. Una primera selección se realiza en base a lo que ellos aportan y a los informes que sobre cada hombre dan los jefes de las unidades a las que están destinados.

Especialmente se atiende al comportamiento que han tenido. La convocatoria es prácticamente anual por las necesidades de ampliar la unidad y se procura que se presente el mayor número posible de personas. Generalmente en esta primera selección se elimina a un octavo de los aspirantes. Por término medio quedan unos 400 hombres para cubrir unas 30 plazas en el curso que deberán realizar.

La segunda fase de la selección ya se realiza en el acuartelamiento del GEO en Guadalajara, sometiéndoseles a una serie de pruebas médicas, físicas y a baterías de tests. Cada una de las fases es eliminatoria, aunque están relacionadas entre sí.

En las pruebas físicas se atiende especialmente a la potencialidad del aspirante y a una serie de características concretas. Muchos de los jefes de unidades creen que deben mandar a los exámenes del GEO a auténticos atletas, pero esto no es correcto. Los aspirantes no obstante deben superar carreras de fondo y velocidad, saltos, pruebas de natación. Se busca la resistencia orgánica y funcional.

El aspecto más importante de la selección está en las pruebas psicológicas. Normalmente se cree que

son buscados aventureros o «echados para adelante», sin embargo, se seleccionan hombres de gran estabilidad emocional, maduros y con capacidad para razonar. «La experiencia nos demuestra que los hombres casados suelen ser los más idóneos. La estabilidad familiar es fundamental —comentan los responsables de la sección psicológica de la Unidad—. Enseguida vemos cómo es cada persona». También se busca un coeficiente medio-alto de inteligencia, especialmente de capacidad lógica y de comprensión mecánica.

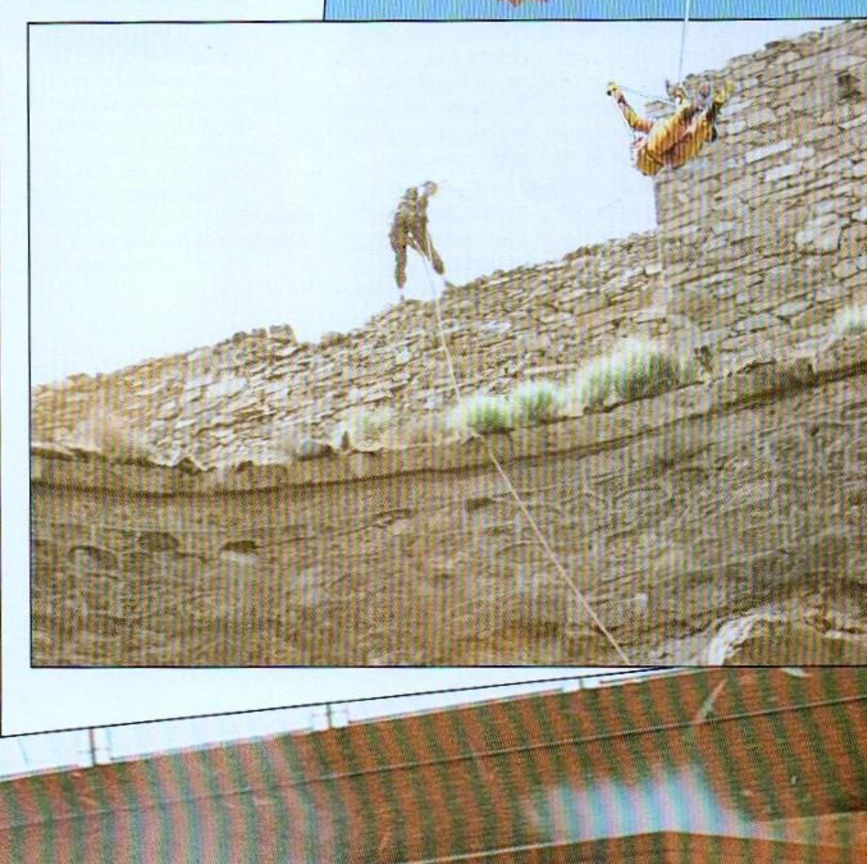
Además de las pruebas individuales, se realizan otras de grupo, para analizar la capacidad de convivencia y de trabajo en equipo de cada hombre, puesto que tampoco son deseables los «solitarios».

## COMANDOS OPERATIVOS

El GEO cuenta con un núcleo de Apoyo y un núcleo Operativo, ambos destinados en Guadalajara. El de apoyo está formado por policías nacionales que no han realizado el curso específico y se encarga de la logística y mantenimiento de los equipos del GEO: El núcleo Operativo comprende a unos cien hombres que son la auténtica unidad de acción, encuadrados en los llamados Equipos Operativos mandados por un oficial. La unidad básica de instrucción y acción es el comando, que está formado por cinco hombres altamente especializados: un tirador de precisión, un tirador de apoyo, un especialista en explosivos, un buceador de combate y un técnico en medios especiales, que se encarga del manejo de todos los equipos específicos, altamente sofisticados, con que cuenta cada comando para desarrollar su trabajo.
Dentro del núcleo Operativo existe un Equipo de Mando y Experiencia dedicado al análisis y pruebas de todo tipo de medios que puedan ser de interés para el GEO, así como al estudio continuado de hechos ocurridos o grupos terroristas. De estos estudios se deduce valiosa información utilizable para la instrucción o para futuras operaciones de la unidad. Este Equipo también estudia pormenorizadamente y recolecta información sobre todos aquellos lugares en los que podrían tener que actuar, como edificios públicos, transportes colectivos o aeropuertos.

**La preparación de los «geos» es tanto física, como psíquica y técnica. El principal requerimiento que se les hace a estos hombres es el dominio de sí mismos y una ponderada capacidad de valoración de una situación. En la foto de la izquierda, un agente se dispone a un ataque a un objetivo. Estas fuerzas están preparadas para acceder a cualquier lugar por diferentes medios, como es el descenso por cuerdas tanto desde un helicóptero (foto superior derecha), como desde las terrazas de un edificio (foto central derecha), o empleando una amplia variedad de marcos explosivos con los que pueden destruir repentinamente y abrirse paso a través de puertas y ventanas (foto inferior derecha).**





## ASALTO AL BANCO CENTRAL DE BARCELONA



Sábado, 23 de mayo de 1981. Nueve y diez minutos de la mañana.
La actividad ha comenzado a ser intensa en la Plaza de Cataluña, centro neurálgico de Barcelona. En la oficina principal del Banco Central, un hermoso edificio de época de cinco plantas, se encuentran más de doscientas personas, entre empleados y clientes. Pocos minutos antes, al abrir la oficina y confundidos entre los segundos, han entrado tres grupos de tres individuos cada uno, bien vestidos. Poco a poco se han repartido por todo el edificio, del que demuestran tener un perfecto conocimiento, tomando posiciones.
A la citada hora se escuchan dos disparos. Es la señal. Los individuos, que se han cubierto con pasamontañas, comienzan a disparar y gritan a todo el mundo que se tire al suelo. Llevan una metralleta Stein, una pistola ametralladora Mauser, seis pistolas Astra del 9 largo, una Llama del mismo calibre y dos revólveres, uno del 44 y otro un 38 especial. Algunos empleados intentan resistirse, pero son reducidos. Las 213 personas que se encuentran en el interior, además de los asaltantes, son trasladadas a punta de pistola, hasta la planta baja, situándoseles ante las puertas, mientras los otros dos miembros de la banda que aún permanecían en la calle, entran con algunas cajas y bolsas donde se guardan herramientas.



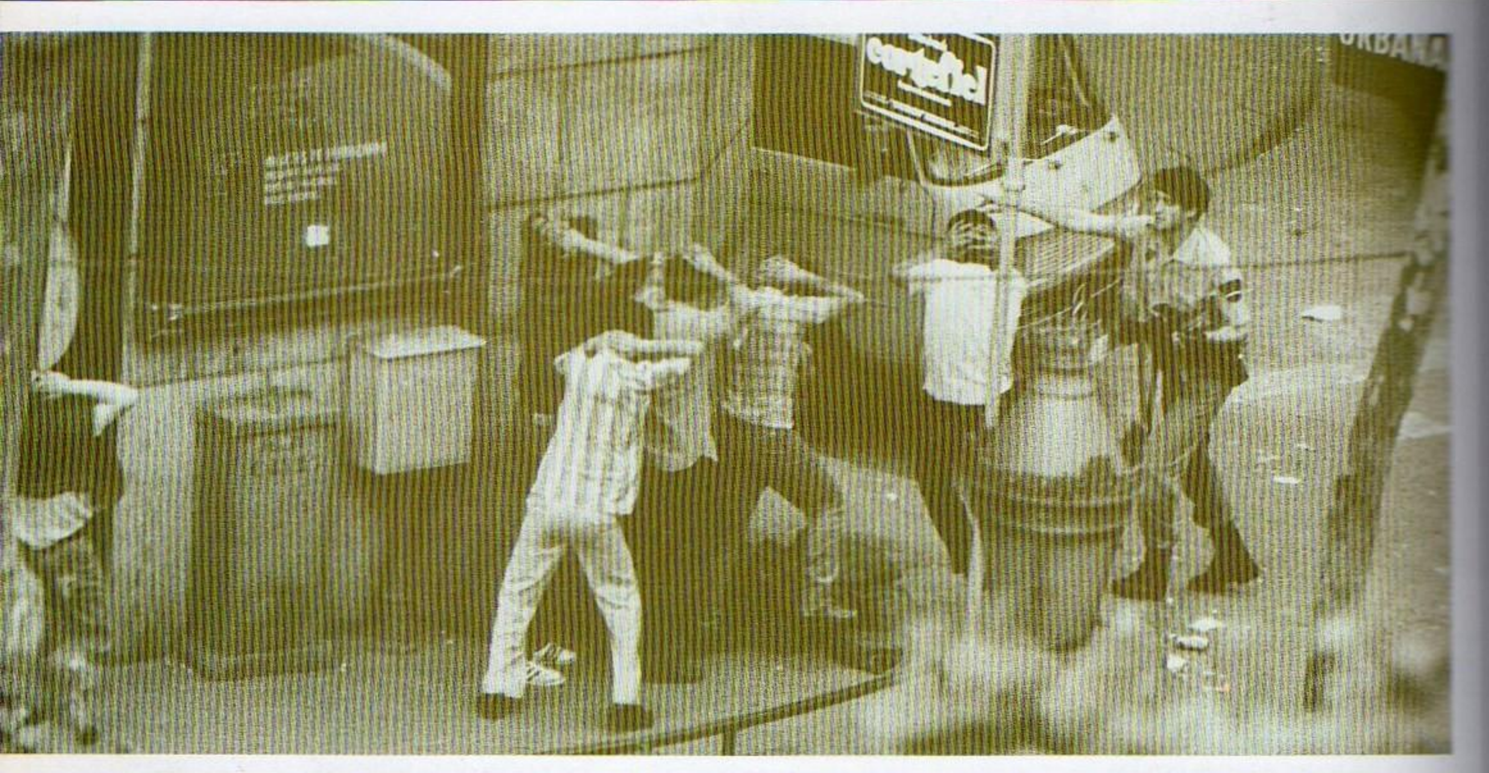
Este agente del GEO muestra parte de su equipo de asalto personal, que comprende la pistola PqS 9 mm «P», casco y gafas antimetralla, subfusil, pasamontañas negro, chaleco antibala y guantes, además del clásico uniforme mimético.

Un empleado ha logrado dar aviso a la Policía. Pocos minutos después llega un coche patrulla camuflado y es recibido a tiros. Los atracadores advierten que si intentan acercarse dispararán contra los rehenes y confirman su amenaza hiriendo en una pierna al administrativo Ricardo Martínez y luego efectuando una descarga sobre la cabeza de los rehenes.
El pánico cunde en el banco y en toda la plaza. Así comenzaba uno de los asaltos bancarios más espectaculares sucedidos en España, que mantendría en vilo a toda la nación durante las siguientes 37 horas hasta que finalizaba con la intervención del Grupo Especial de Operaciones.
Fue el bautismo de fuego de los «geos».
Con el paso de las horas, la Plaza de Cataluña se fue convirtiendo en un hervidero de unidades policiales, concentrándose unos 600 hombres en torno al banco. Numerosas autoridades policiales y políticas se trasladaban al lugar. A las 9,30 de la mañana, los asaltantes, en llamada a un periódico daban un comunicado señalando que se trataba de un acto de terrorismo político y pidiendo la liberación de los principales implicados en el intento de golpe de Estado que se había producido tres meses antes. Posteriormente se comprobaría que sólo fue una maniobra de los delincuentes comunes para evitar una acción inmediata de la Policía y ganar tiempo, para poder preparar un túnel hasta las alcantarillas, por donde preveían escapar.
La situación se fue tornando cada vez más tensa con el paso de las horas, aunque algunos rehenes iban siendo liberados, mientras la Cruz Roja se acercaba para atender a las personas enfermas o entregar comida a cambio de los mismos.
Los «geos» habían sido alertados poco después de conocerse el asalto. Unos 70 hombres fueron trasladados a Barcelona en dos vuelos especiales y varios camiones militares los llevaron a las inmediaciones del banco, donde desplegaron su equipo, tomando posiciones lo más cerca posible de la puerta principal y en las azoteas dominantes. A primeras horas de la




Asalto al Banco Central: mientras un «geo» cubre la zona parapetado tras una cabina telefónica (foto principal), sus compañeros protegen a los rehenes escapados. Entre ellos, con chaqueta blanca y tras el árbol, se encontraba «Bartolo», el único delincuente que pudo huir en la confusión (foto superior).

tarde habían montado el cerco más próximo al edificio ocupado.
Siguiendo la práctica de actuación habitual, los mandos del Grupo Especial recomiendan inmediatamente iniciar la acción psicológica mediante las negociaciones con los secuestradores, para minar su moral demostrándoles que es imposible que salgan, ganando a la par tiempo. Los comandos inician el estudio de todos aquellos datos que pueden serles de utilidad para conocer a la perfección el interior del edificio y a los asaltantes que se encuentran dentro.
La acción psicológica cada vez se considera más importante según pasan las horas, pues las evaluaciones de los comandos ante la presencia de un número de delincuentes que se desconoce —se creía que se trataba de 24 y no de 11— es que el asalto puede convertirse en una masacre de rehenes. Sólo en el caso de que éstos lograran salir parece que resultaría efectiva la acción de fuerza.
Los asaltantes se denominan entre sí con números para no ser reconocidos. De vez en cuando se les ve a través de ventanas o en la azotea vigilando, pero mantienen ante sí una muralla humana de rehenes que les proteje.
Las propias condiciones del banco, con todas las ventanas enrejadas, sólo dos puertas de acceso y la azotea vigilada, hacen del edificio una fortaleza y demuestra que los asaltantes no han dejado nada al azar.
Tras una tensa tarde, la noche se cierne sobre la Plaza de Cataluña y la calma es total. Ya han sido liberados 69 rehenes.
Durante la madrugada, los «geos» realizan un ensayo general de lo que sería una operación de asalto. Esta deberá principalmente basarse en la entrada por la azotea pasando desde el edificio contiguo de la Banca Garriga-Noguer, un poco más alto que el del Banco Central.
Un capitán del Grupo logra deslizarse hasta la tercera planta sin encontrarse con los asaltantes. Puede escuchar cómo se están efectuando perforaciones. Los delincuentes ya han amenazado durante la tarde con volar el edificio con los 150 rehenes dentro si se intenta algo, y se cree que esos ruidos corresponden a la preparación de los huecos para las cargas. Sólo después se sabrá que se trata del trabajo de apertura del túnel de escape, que finalmente no lograrán realizar, entre otros factores porque los delincuentes han trabajado con planos muy detallados, pero antiguos, del edificio, según los cuales había una trampilla en el sótano que no encontraron.
Así comienza la mañana del domingo, en la que la tensión se va incrementando por momentos. Las autoridades deciden no transigir, a la par que los asaltantes cada vez se mantienen más inamovibles en sus peticiones: coches blindados que les saquen del banco hasta el aeropuerto y un avión para escapar de España.
La angustia y la tensión se incrementan con la presión de los familiares de las víctimas que exigen una solución no violenta y los propios gritos de los rehenes que suplican que la Policía no ataque porque les van a volar con explosivos.
A las 10,15 una tanqueta policial se acerca a la puerta principal y se produce un tiroteo. Poco después los asaltantes dan un ultimátum y señalan que a las once y media comenzarán a matar grupos de cinco rehenes. Las autoridades logran algunas prórrogas y, sorprendentemente, a las 2,30 son liberados 49 rehenes más, como «señal de buena voluntad». Los rehenes salen arrastrándose, cubiertos por los tiradores de la Policía.
Hasta las seis de la tarde continúa una tensa espera, que parece que será ya difícil de demorar. A esa hora comienza a verse a los «geos» iniciar la operación final de aproximación.
Según narraría después un rehén, «a las seis y media los asaltantes pidieron siete voluntarios para acompañar a cinco de ellos, incluido el "número 1", a la azotea. Allí fuimos obligados a formar un parapeto frente a la terraza de la Banca Garriga-Noguer, que era la que más temían los delincuentes. Durante más de una hora permanecimos en la terraza, luego bajaron dos de los secuestradores con cinco rehenes; quedábamos sólo dos rehenes y tres delincuentes. Eran las ocho pasadas. Uno de los asaltantes quiso pasar a la otra azotea para ver si había policías y subió por una escalera que nos hizo sujetar a nosotros dos. Se inició un tiroteo y el cuerpo del delincuente cayó pesadamente al suelo».
El asalto definitivo había comenzado. El delincuente, «número 2» moriría al ser trasladado al hospital: un disparo le había alcanzado en plena cara. Se trataba de José Cuevas, quien con su curiosidad forzó el comienzo de la acción del grupo de quince «geos» escondidos en la terraza del Banco Garriga.
Uno de los delincuentes logró acercarse a la entrada de la azotea y gritar «¡Han matado a un compañero!», mientras el otro encañonaba a los rehenes. Finalmente, al verse rodeados de «geos» se rindieron.
Mientras las escenas de pánico se reproducen en el interior del Banco. Un asaltante baja la escalera gritando «¡Han matado a un compañero, voy a matar a quien sea!». Se trataba de Rafael Edo Bertolín, «El Bartolo», que sería el único delincuente que luego lograría escapar del cerco policial, hasta su detención meses después.
«Cuando empezaron los tiros en la terraza —dice "Bartolo"— yo estaba subiendo por las ▶




Los diez asaltantes detenidos, son conducidos por los «geos» debidamente encañonados. Intentaron fugarse saliendo mezclados con el tropel de rehenes que escapaban del banco. Sólo un delincuente resultó muerto, al enfrentarse a los policías.

escaleras, a la altura del cuarto piso. Arriba estaban tres compañeros con varios rehenes para ver si había "geos" y estudiar una posible vía de escape por las azoteas. A Cuevas lo mataron y los otros dos tiraron las pistolas, ni ellos ni los rehenes volvieron a bajar. Descendí corriendo a la planta baja y poco después comenzó un tremendo tiroteo a través de las ventanas y las claraboyas que daban a las escaleras. Primero pusimos algunos rehenes contra las ventanas y respondimos al fuego con la metralleta Stein».
El ruido de los disparos se confundía con los gritos de los rehenes aterrorizados.
Mientras otro grupo de comandos se habían ya acercado a las inmediaciones de las puertas, parapetándose en los dinteles, el contingente principal de asalto comienza un peinado meticuloso de cada piso, habitación por habitación, ante la posibilidad de encontrarse en cualquier momento con resistencia. En los pisos altos se escuchan numerosos disparos, muchos de ellos de fogueo, realizados para amedrantar a los asaltantes. En la segunda planta, varios directivos que han permanecido encerrados desde el principio del suceso, piden socorro: «Policía, somos siete empleados encerrados, rescátennos»; una de esas personas recuerda que «tardaron algo en contestar y se oían muchos disparos, debía haber delincuentes cerca».
Minutos después, los comandos sacan por la azotea a diez rehenes liberados.
«Sabíamos que resistir en los pisos era imposible porque las entradas son muy anchas y no había ningunas puerta para ver a los "polis". Para cubrirlo todo bien se habría necesitado mucha más gente. Lo único era hacerse fuerte en la planta baja y aguantar lo que se pudiera», recordaba posteriormente «El Bartolo». «Hubo un rato en que sólo se oían silbar balas y los vidrios al romperse. Aquello parecía Vietnam. Los rehenes no paraban de gritar y algunos de los nuestros comenzaban a acobardarse. Entonces decidimos parapetarnos en un lateral del banco tras un mostrador y una barrera de rehenes».
Los «geos» habían alcanzado ya el primer piso y se preparaban para el asalto definitivo, aprovechando la enorme confusión que reinaba en el bajo. Los asaltantes, aterrorizados, comenzaron rápidamente a cambiar su ropa con algunos rehenes, a quitarse los pasamontañas e incluso a tirar sus armas. Eran las nueve de la noche. Los delincuentes abrieron finalmente la puerta principal y los 59 rehenes salieron en tromba aterrados. Confundidos entre ellos lograron salir cinco asaltantes.
Nada más producirse este inesperado final, el comando del interior del banco se lanzó a la planta baja, deteniendo a tres asaltantes que aún permanecían parapetados tras el mostrador. Mientras, los «geos» que se encuentran en la calle gritan a los rehenes que se lancen al suelo, cubriéndoles con sus armas. Las víctimas pasan a gatas ante los comandos y corren a refugiarse en locales cercanos o a la boca del metro. Allí mismo es detenido otro de los delincuentes, pero la mayoría logran refugiarse, confundidos con rehenes, en el hotel Continental.
Durante una hora más, los «geos» realizaron un peinado de los lugares donde se habían escondido las personas que salieron del banco, comprobando la identidad de todas ellas, finalmente tres delincuentes, Tomás Paz, Miguel Millán y Mariano Bolívar son detenidos sin resistencia en el hotel. Sólo «El Bartolo», con increíble buena suerte, logró permanecer escondido en un pequeño cuarto de donde escapó horas después.
A las diez de la noche la operación terminaba, sin un solo rehén muerto, con una fila de nueve delincuentes que, con las cabezas tapadas con una caja de cartón y encañonados cada uno por un miembro del GEO, eran introducidos en un autocar de la Policía.

El análisis se completa con entrevistas personales y de grupo por parte de psicólogos y mandos. Uno de los aspectos en que se incide es saber porqué desean ser «geos» y, generalmente la respuesta es por tener un deseo de superación personal y profesional. Tal hecho es confirmado con el tiempo, puesto que los compañeros de unidades anteriores donde sirvieron estos policías, al verles con posterioridad suelen resaltar que los encuentran mucho más maduros y con un gran dominio de sí mismos. Por otra parte, los miembros del GEO suelen obtener magníficas clasificaciones cuando acuden a cursos para ascensos.

Una vez finalizadas las pruebas, los aspirantes se habrán visto reducidos al 15 por 100 del personal que se presentó. La selección final para el curso de instrucción se efectúa en la denominada fase de convivencia en la que los aspirantes realizan actividades similares a las que luego desarrollarán en su vida de «geos». Durante las 24 horas del día son entonces observados para analizar las más sutiles de sus reacciones. Durante cinco días deben realizar constantemente trabajos e informes sobre sus actividades.

Los análisis psicológicos realizados dan como resultado que, normalmente, estos hombres responden con mucha exactitud a lo que se esperaba de ellos. Se observan entonces puntos muy concretos que constituyen una duda sobre el carácter de los aspirantes. Igualmente se observan sus reacciones ante las pruebas de resistencia física y mental a que son sometidos: situaciones cambiantes, escaso tiempo de sueño, marchas nocturnas, largas caminatas... de todas estas pruebas se deducirá cómo es en realidad cada hombre.

**El tiro es una de las actividades que más tiempo ocupa en los entrenamientos del GEO, que normalmente se hacen con fuego real. Aunque principalmente se emplean pistolas, subfusiles o rifles, no se desdeñan las prácticas con otras armas que pueden serles de utilidad y con las que cuentan en su arsenal, como las escopetas o la ametralladora MG-3, reglamentaria del Ejército y fabricada por la Empresa Nacional Santa Bárbara (abajo a la izquierda).**

Finalmente llegan al curso los mejores aspirantes, sin que nunca se tenga que cubrir un número determinado de plazas, lo cual da gran agilidad de selección.

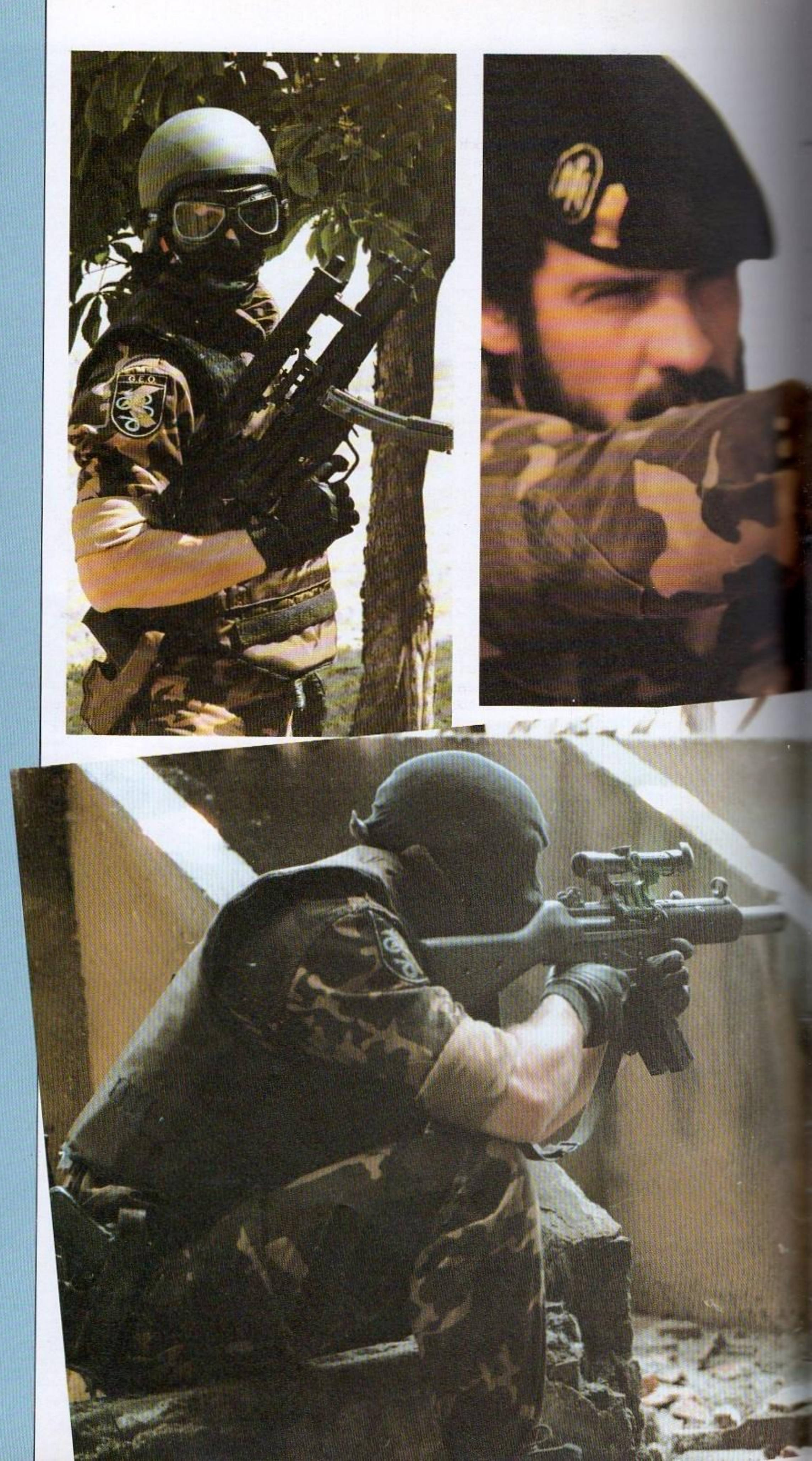
El curso de formación de los «geos» dura siete meses y se realiza también en el cuartel de Guadalajara.

Los agentes sufren primero una fase de entrenamiento individual en el que todos adquieren una óptima forma física que nunca perderán durante su permanencia en la unidad. Ejercicios de todo tipo serán practicados a diario por los policías a los que es fácil ver durante cualquier mañana corriendo por el campo o ejercitándose para obtener mayor resistencia pulmonar en la piscina. Las artes marciales también ocupan una gran parte de su tiempo no sólo para desarrollar su capacidad de autodefensa y lu-

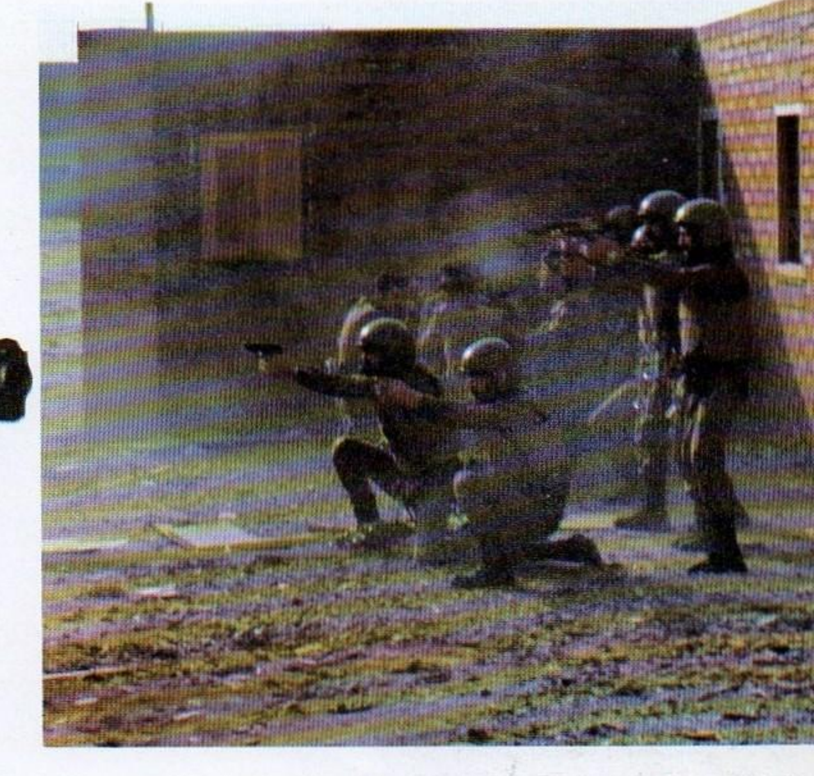


## UN COMPLETO ARSENAL

Los hombres del GEO disponen para desempeñar sus misiones de un completo arsenal de armas y equipos, especialmente adquiridos y preparados para ellos. Cada agente cuenta con un casco, chaleco antibalas de fibra Kevlar, una máscara antigás, equipo especial de escalada, gafas protectoras y medios individuales de transmisiones.
Como equipos colectivos, disponen de explosivos y material para su manipulación, así como de medios especiales de observación y otros de apertura de los más sofisticados mecanismos.
También están dotados de medios de transporte específicos, como motos, turismos de gran potencia para el desplazamiento de comandos y autos todoterreno de alta calidad.
Para misiones subacuáticas, en las que la mayoría de los «GEOS» son especialistas, disponen de vehículos de transporte de un complejo equipo de submarinismo.
El arsenal de armas comprende la pistola PqS H. & K. alemana de 9 mm Parabellum o el revólver Magnum 357. Cada hombre está dotado con un subfusil Heckler und Koch MP-5 también del 9 Parabellum.
Cada comando cuenta con el fusil de precisión Mauser SP-66 de calibre 7,62, dotado de visores especiales, así como el fusil de tirador de apoyo H. & K. G-3 PSG-1, también del 7,62. Igualmente disponen de escopetas policiales de repetición.



**Cada hombre cuenta con armas individuales, adaptadas concretamente a sus necesidades y constitución. Las habituales son el revólver Magnum 357 (arriba centro) o la pistola H. & K. PqS 9 mm «Parabellum» (derecha), opcionales para cada agente, aunque suelen preferir la segunda.**
**El subfusil reglamentario es el Heckler & Koch MP-5, igualmente de calibre 9 mm (P» y una de las armas más fiables del mundo, que se puede emplear en diferentes configuraciones, y complementos. Arriba a la izquierda lo vemos con un designador lasérico, mientras que abajo a la izquierda, el agente emplea un arma con mira telescópica y silenciador.**



cha, sino las reacciones rápidas y un instinto de conservación y protección que es apreciable en cada movimiento que realizan estos hombres.

Los futuros agentes del GEO, como los ya pertenecientes a la unidad, estudiarán también con todo detenimiento los sofisticados equipos que van a emplear.

El tiro merece un entrenamiento muy especial, ya que se deben acostumbrar a emplear el amplio arsenal de armas largas y cortas con que cuentan: fusiles de precisión, escopetas policiales, fusiles de asalto, incluso ametralladoras, y, especialmente, las armas básicas de que van dotados cada uno de los agentes: los subfusiles y las pistolas automáticas del 9 Parabellum. Estos entrenamientos también continuarán, en un patio especialmente preparado para ello durante toda la vida activa de los «geos», a los que no es raro verse mover por el acuartelamiento llevando colgados de la funda de la pistola los cascos insonoros protectores, para en cualquier rato poder ir a entrenarse a la galería. Los ejercicios son siempre con fuego real, para apreciar el efecto de los proyectiles sobre los blancos.

Aunque cada agente terminará especialmente preparado en el manejo de un arma y familiarizado con la suya concreta, perfectamente ajustada a sus características, todos ellos deberán ser consumados técnicos en el tiro de precisión y en el intuitivo, tanto de día como de noche.

Los futuros «geos» son entrenados también en alpinismo, técnicas operativas concretas, medios de transporte que puedan emplear, como son los patines de los helicópteros de los que se pueden colgar para trasladarse de un punto a otro, o conducción de vehículos, especialmente para poder manejar un automóvil en cualquier circunstancia, aunque sea atacado con armas de fuego o explosivos y así poder poner a salvo a una personalidad en misiones de escolta.

Por otra parte, los aspirantes también aprenden el manejo de equipos de transmisiones, explosivos, estudian topografía y analizan con meticulosidad datos sobre grupos terroristas españoles e internacionales. Finalmente también realizarán el curso de paracaidismo en la escuela «Menéndez Parada» del Ejército del Aire y serán preparados como buceadores de combate.

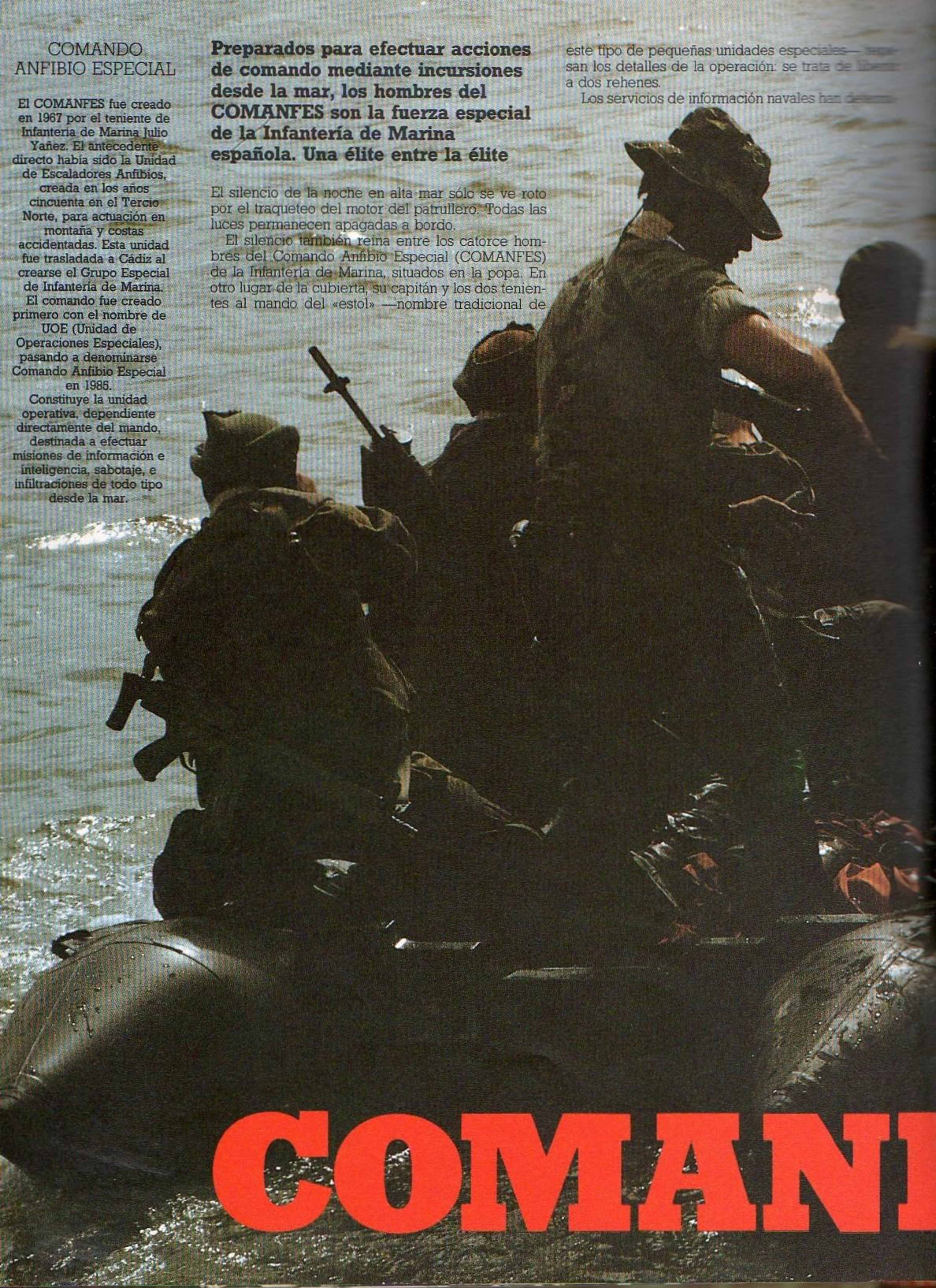
En la segunda parte del curso, desarrollan ante todo el espíritu de unidad —muy importante en este tipo de grupos— y de compañerismo. Este por fuerza es muy intenso, ya que el curso y gran parte de la vida de los «geos» transcurre en el interior del acuartelamiento de Guadalajara, durante diez o doce horas de actividad diaria. Pero sobre todo es profundo porque cada hombre sabe que depende totalmente de sus compañeros, que el fallo o la insolidaridad de uno puede suponer un peligro para todos. Todo ello hace que la convivencia sea muy estrecha y que, a pesar de la disciplina necesaria, prime sobre todo un espíritu de camaradería, sin importar las graduaciones y sobre todo de mutua preocupación de unos compañeros por otros.

La enseñanza es impartida durante este curso por los propios oficiales y suboficiales del GEO, quienes acaban por conocer perfectamente a cada hombre, ya que el análisis es continuo y la propia idiosincrasia de la unidad les hace ser observadores en grado sumo.

A lo largo del curso, los aspirantes pueden darse de baja por petición propia o porque se compruebe definitivamente que no dan la talla prevista.

Al final de este entrenamiento arduo, se habrá logrado un hombre no solamente preparado para múltiples actividades, con unos reflejos condicionados extraordinarios, sino una persona con absoluta confianza en sí mismo y en los demás miembros de su equipo.

Sobre todo se habrá logrado un hombre fuertemente inbuido del alto espíritu que ha ido creando el GEO y que lo caracteriza, en el cual no importa sólo la perfecta preparación técnica sino la preparación humana y en donde no se cree en la acción por la acción, ni en la fuerza como mayor solución para los problemas con que habitualmente se enfrentan este tipo de unidades, sino en el empleo de todos los medios para evitar el daño a las personas, aunque éstas sean los propios delincuentes a los que hay que reducir.



COMANDO ANFIBIO ESPECIAL

**El COMANFES fue creado en 1967 por el teniente de Infantería de Marina Julio Yañez. El antecedente directo había sido la Unidad de Escaladores Anfibios, creada en los años cincuenta en el Tercio Norte, para actuación en montaña y costas accidentadas. Esta unidad fue trasladada a Cádiz al crearse el Grupo Especial de Infantería de Marina. El comando fue creado primero con el nombre de UOE (Unidad de Operaciones Especiales), pasando a denominarse Comando Anfibio Especial en 1985. Constituye la unidad operativa, dependiente directamente del mando, destinada a efectuar misiones de información e inteligencia, sabotaje, e infiltraciones de todo tipo desde la mar.**

**Preparados para efectuar acciones de comando mediante incursiones desde la mar, los hombres del COMANFES son la fuerza especial de la Infantería de Marina española. Una élite entre la élite**

El silencio de la noche en alta mar sólo se ve roto por el traqueteo del motor del patrullero. Todas las luces permanecen apagadas a bordo.

El silencio también reina entre los catorce hombres del Comando Anfibio Especial (COMANFES) de la Infantería de Marina, situados en la popa. En otro lugar de la cubierta, su capitán y los dos tenientes al mando del «estol» —nombre tradicional de este tipo de pequeñas unidades especiales— repasan los detalles de la operación: se trata de liberar a dos rehenes.

Los servicios de información navales han determi-

# COMAN

nado con precisión que se encuentran en una casa fuertemente vigilada en un pueblo de la costa. Una auténtica trampa, custodiada por efectivos numerosos y de muy difícil acceso, puesto que es una zona rodeada de ciénagas, sólo cortadas por una estrecha carretera de tierra.

Meticulosamente, los comandos van preparando su equipo. Sistemas portátiles de telecomunicaciones, bombas de mano aturdidoras, prismáticos nocturnos de intensificación de luz, son envueltos en bolsas negras de plástico e introducidos en contenedores herméticos de goma, dotados de correas que permiten trasladarlos como pequeñas mochilas.

**El COMANFES** debe iniciar sus acciones desde la mar para culminarlas en tierra. En la foto central puede verse a un grupo de reclutas entrenándose en el empleo de las lanchas de goma, montados a caballo sobre los flotadores y utilizando remos con funda que resultan silenciosos. A la derecha arriba, los comandos se preparan en plena noche en un patrullero, mientras que las otras dos fotos muestran ejercicios en la cubierta de un submarino.



TES

Estas bolsas son cerradas con una cremallera, también hermetizada; la estanqueidad queda asegurada con una válvula metálica por la que se extrae totalmente el aire.

Las dos lanchas *Zodiac* arrumbadas a popa, sufren las últimas comprobaciones, mientras que algunos hombres instalan en el puente del patrullero un transmisor sintonizado a la frecuencia en que trabajarán los comandos. Esta emisora permitirá mantener contacto con el barco nodriza en caso de necesidad, aunque la norma general es que sólo en caso de una grave emergencia se debe romper el silencio radio, para impedir así la localización por parte del enemigo.

Los hombres también preparan su armamento. Las pistolas Sig-Sauer con silenciador son, igualmente, colocadas en las bolsas estancas, mientras que las metralletas Sterling MK-5 silenciosas son revisadas. Todas las piezas metálicas que puedan producir destellos son cuidadosamente recubiertas con cinta aislante negra: el menor reflejo puede resultar fatal para todo el grupo, puesto que delataría su presencia.

Cuando todo está listo, los infantes de Marina del COMANFES comienzan a equiparse. Los uniformes de enmascaramiento y la tradicional boina verde, son sustituidos por trajes negros de goma. Los hombres se ayudan unos a otros a introducirse en el ajustado equipo que se desliza con dificultad sobre el cuerpo. Soplando por las mangas, la goma se hincha, permitiendo así adaptárselo con más comodidad.

Sólo resta ya finalizar el enmascaramiento. Los comandos, ayudándose entre sí, van embadurnándose con gran cuidado la cara, el cuello y las manos con maquillaje negro. Los menores detalles son atendidos: orejas, párpados, uñas quedan tiznados hasta que no se aprecia ningún detalle claro en las figuras, ahora ya confundidas con la oscuridad de la noche.

Es la hora de comenzar la operación. El joven capitán da las últimas instrucciones a su «estol» y les recuerda la importancia de su misión: *«Pensad que cada movimiento a partir de ahora es de vital importancia y de ello depende el éxito. Recordad que la imprudencia de uno puede poner en juego la seguridad de todos. Ha llegado la hora de la verdad y cada uno debe dar lo mejor de sí mismo; ahora se verá el resultado de nuestra preparación. Meditad lo que vamos a hacer y hacerlo bien. ¡Suerte muchachos!»*.

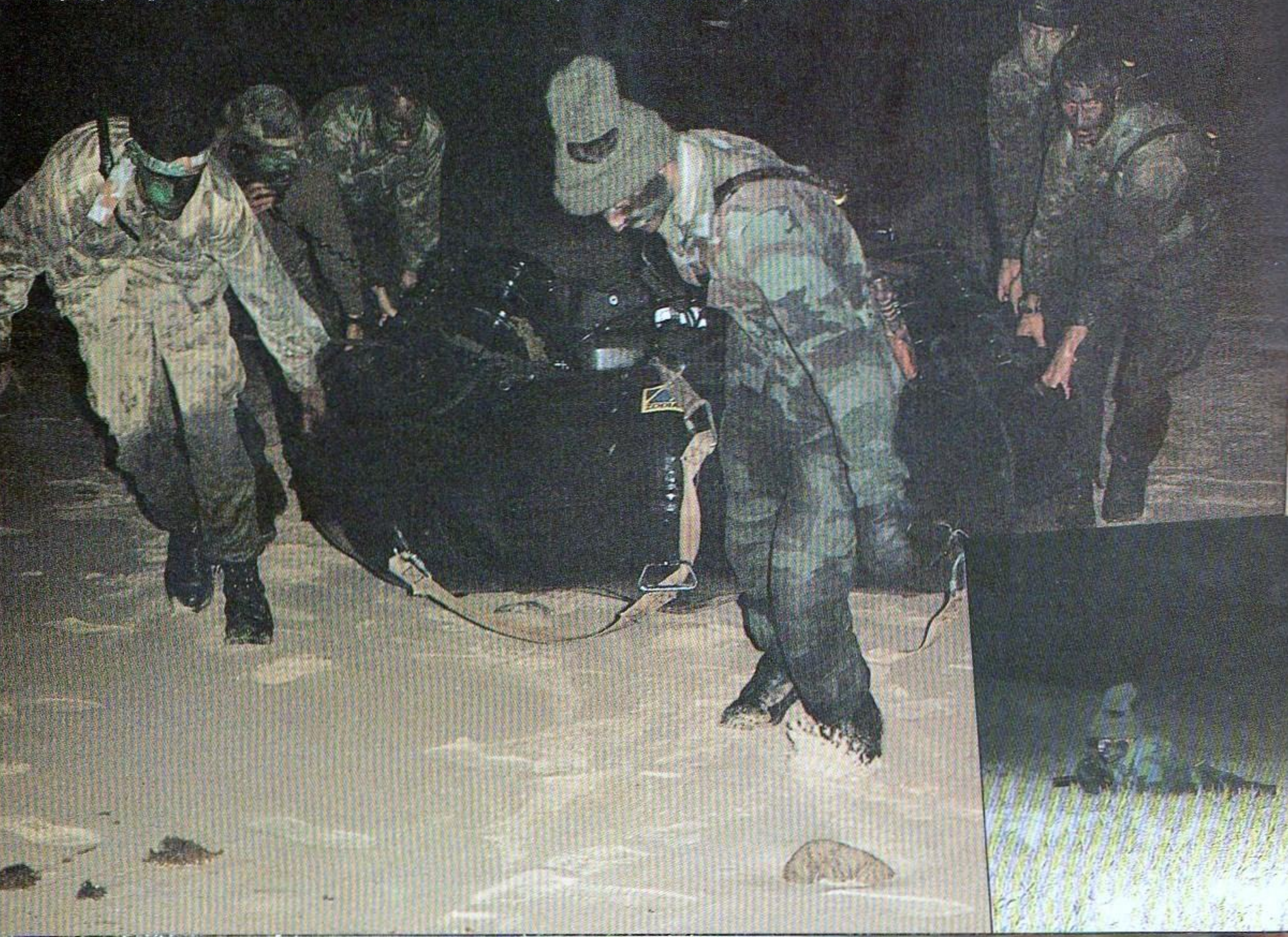
El patrullero se ha detenido. Permanece fondeado totalmente a oscuras.

*«¡Botad las lanchas!»*. La orden es rápidamente cumplida. En un endemoniado baile de sombras, en el que sólo el hábito de muchas horas de trabajo conjunto permite a los hombres identificarse entre sí, oficiales, suboficiales y cabos se esfuerzan en lanzar las dos embarcaciones, una por cada banda, al agua. En segundos todos los equipos han sido depositados en el fondo de las dos balsas de goma. Los pesados motores, descendidos a pulso, son trincados en la popa, y los hombres, cada cual con su metralleta cruzada a la espalda, se deslizan por el casco hasta las motoras.

Una primera lancha se aleja del patrullero a golpe de los remos de goma, que prácticamente no hacen ruido al deslizarse en el agua. Los comandos van montados a horcajadas sobre los dos grandes flotadores que forman las bandas de la lancha.

El capitán, situado a popa, da una señal. El hombre que está a su lado tira con fuerza de la cuerda

**En plena noche, puesto que la oscuridad es su mejor aliado, los comandos llegados desde el mar comienzan la infiltración en tierra, según se ve en la foto de la izquierda, donde se observa una de las lanchas Zodiac empleadas por el COMANFES y a varios de sus hombres, con los rostros mimetizados y el habitual uniforme. Cuando el resto del grupo haya comenzado la incursión tierra adentro, uno de los comandos quedará emboscado, vigilando la lancha (foto inferior centro). Este tipo de misiones requieren un duro y constante entrenamiento en el que se deben aprender técnicas, crear un fuerte espíritu de grupo y, sobre todo, endurecer el cuerpo, como hace el grupo de reclutas de la derecha, en plena marcha de instrucción. Tras muchas prácticas llegarán a ser hombres tan veteranos como este sargento, tirador de élite.**





de encendido y el motor se pone en marcha. La *Zodiac* comienza a describir círculos a la espera de la otra embarcación, mandada por uno de los tenientes.

A una indicación de su mando, los comandos se inclinan hacia adelante quedando totalmente pegados a los flotadores. El perfil que dan sobre la superficie del agua es mínimo.

Todo se hace en el más absoluto silencio. En las pequeñas embarcaciones, zarandeadas por la mar, las órdenes son transmitidas pasando de hombre a hombre o por señas. Es un hábito fuertemente arraigado en los comandos.

A proa, un teniente es el navegante. Agazapado, sostiene en las manos una brújula metálica fosforescente, cubierta con una pantalla que impide cualquier reflejo. El teniente hace pequeñas indicaciones con las manos, a derecha e izquierda, para señalar las correcciones de rumbo. Mientras, el patrullero se aleja mar adentro donde permanecerá hasta la hora del reencuentro. Si algo fallase, regresaría en horas alternativas.

Poco a poco la línea de tierra se va haciendo visible, tras recorrer una considerable distancia. Los motores son apagados. Sólo se escucha ya, en la lejanía, el monótono fragor de las olas al romper. Las lanchas avanzan impulsadas con las palas.

Dos pequeñas luces son perfectamente visibles en la arena. Son pescadores de camarones. El grupo de comandos queda clavado. Sigilosamente los hombres se deslizan al agua y permanecen, con las armas listas, totalmente quietos y sujetos a las balsas. El oficial jefe se acerca a la orilla con otro hombre. El ruido que producen es mínimo y se confunde con el del agua. Después de unos interminables momentos de espera, las luces se alejan finalmente.

A una señal del capitán, los comandos empujan entonces las balsas hasta la playa. Ya fuera del agua, en una rápida carrera, con las lanchas levantadas en vilo, corren algunos metros tierra adentro hasta una zona de piedras y dunas, donde los dos botes negros quedan confundidos con el terreno.

La infiltración en tierra comienza, tras dejar dos centinelas junto a las *Zodiac*. El avance es en ocasiones extraordinariamente lento, puesto que cada movimiento está rodeado del sigilo y de la prudencia más cuidadosa. Cada paso es medido al milímetro, y en ocasiones, cruzar una extensión de 20 metros se convierte en una operación de gran complejidad.

El capitán transmite sus órdenes con pequeños golpes sobre el traje de goma.

Prácticamente en cuclillas, el grupo avanza entre las dunas hasta que la arena se ve interrumpida por un camino. Escaqueados, los comandos se lanzan al suelo: en la lejanía se ve aproximarse un vehículo.



Los hombres permanecen pegados al terreno totalmente quietos. Sólo los ojos asoman por encima de los brazos que sujetan fuertemente las metralletas, siguiendo la evolución del auto. Finalmente éste pasa ante ellos y poco a poco se va alejando. No han sido descubiertos.

Rastreando, el grupo llega hasta la calzada, que es cruzada, uno por uno, rodando sobre el suelo.

Llega el momento de iniciar una de las partes más agotadoras de la misión, para la que estos hombres han sido especialmente entrenados en los terrenos pantanosos próximos a su base, en la población gaditana de San Fernando: la marcha a través de las ciénagas.

Siempre agachados, en fila india, dejando una amplia distancia de seguridad entre ellos, pero constantemente atentos a los movimientos y paradas de los compañeros, prácticamente no hacen ruido. El chapoteo del lodo sobre los trajes de goma se pierde entre los ruidos de la noche en el cenagal.

Las piernas se hunden irremisiblemente hasta el muslo. Los pies buscan alguna piedra en el fondo del limo donde asentarse. Paso a paso se realiza el agotador trabajo de dar una zancada, teniendo cuidado de no perder el equilibrio y caer de lodo.

Gotas de sudor dan pequeños destellos sobre el maquillaje mimético de las caras.

Algunos metros más adelante el terreno ya es firme. Los comandos esperan agazapados las indicaciones del capitán, que va comprobando cada nuevo movimiento de avance en la oscuridad, en la que cualquiera de estos comandos se puede mover intuitivamente muy bien gracias a su entrenamiento.

Ahora siguen la orilla escarpada de uno de los caños de agua que recorren el lodazal. Una capa de lodo, hierbas y tierra ha formado un segundo e inmejorable mimetizado sobre los cuerpos, totalmente embarrados.

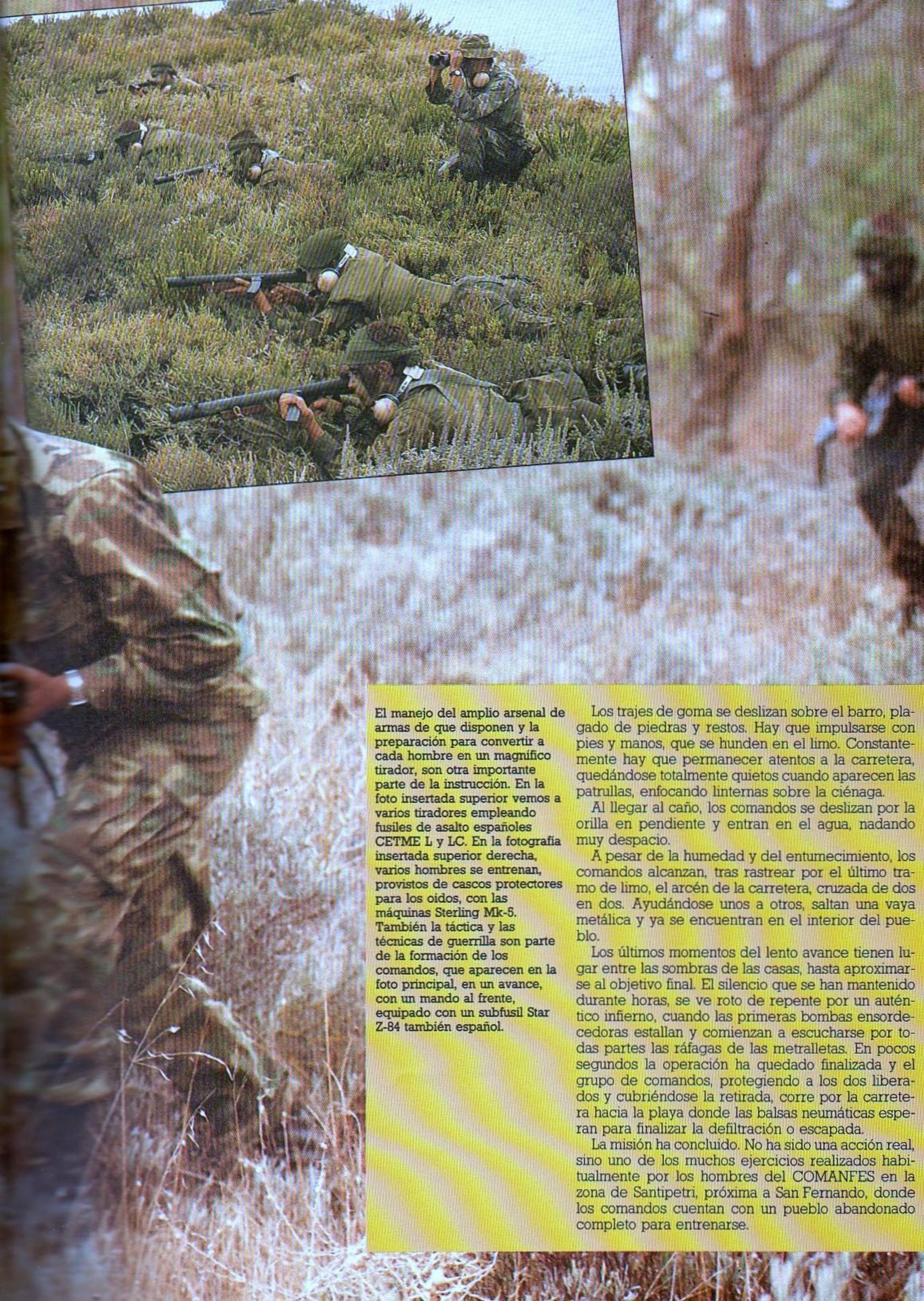
Un pequeño obstáculo corta la orilla. El capitán lo rodea rastreando. Unos leves silbidos sirven de indicación para continuar gateando hasta lo alto de una elevación. Frente a los comandos aparece el objetivo: el pueblo totalmente sumido en las sombras.

Ha comenzado la parte más compleja de la acción: cincuenta metros de terreno, totalmente al descubierto, formados por un pegajoso lecho de limo y piedras, cortado por un caño de agua en el que se balancean algunas barcas, al final de los cuales se encuentra la carretera, por la que patrullan constantemente algunos jeeps.

Equipado con unos prismáticos de visión nocturna, amplificadores de luz ambiental, el capitán observa durante largo rato lo que se extiende ante ellos, buscando indicios de cualquier posible trampa tendida por los defensores. En el visor, intensamente iluminado con una luz verde fosforescente, puede observar, a pesar de la oscuridad, los más pequeños detalles.

Finalmente da la orden de avanzar. Lo van haciendo por binomios, o parejas de compañeros en que se dividen los comandos, para ayudarse entre sí. Estos binomios se forman sin tener en cuenta ningún tipo de graduación.

El salto de todo el grupo se prolongará durante más de media hora, puesto que hay que esperar que cada pareja cruce el cenagal y el curso de agua.



El manejo del amplio arsenal de armas de que disponen y la preparación para convertir a cada hombre en un magnífico tirador, son otra importante parte de la instrucción. En la foto insertada superior vemos a varios tiradores empleando fusiles de asalto españoles CETME L y LC. En la fotografía insertada superior derecha, varios hombres se entrenan, provistos de cascos protectores para los oidos, con las máquinas Sterling Mk-5. También la táctica y las técnicas de guerrilla son parte de la formación de los comandos, que aparecen en la foto principal, en un avance, con un mando al frente, equipado con un subfusil Star Z-84 también español.

Los trajes de goma se deslizan sobre el barro, plagado de piedras y restos. Hay que impulsarse con pies y manos, que se hunden en el limo. Constantemente hay que permanecer atentos a la carretera, quedándose totalmente quietos cuando aparecen las patrullas, enfocando linternas sobre la ciénaga.

Al llegar al caño, los comandos se deslizan por la orilla en pendiente y entran en el agua, nadando muy despacio.

A pesar de la humedad y del entumecimiento, los comandos alcanzan, tras rastrear por el último tramo de limo, el arcén de la carretera, cruzada de dos en dos. Ayudándose unos a otros, saltan una vaya metálica y ya se encuentran en el interior del pueblo.

Los últimos momentos del lento avance tienen lugar entre las sombras de las casas, hasta aproximarse al objetivo final. El silencio que se han mantenido durante horas, se ve roto de repente por un auténtico infierno, cuando las primeras bombas ensordecedoras estallan y comienzan a escucharse por todas partes las ráfagas de las metralletas. En pocos segundos la operación ha quedado finalizada y el grupo de comandos, protegiendo a los dos liberados y cubriéndose la retirada, corre por la carretera hacia la playa donde las balsas neumáticas esperan para finalizar la defiltración o escapada.

La misión ha concluido. No ha sido una acción real, sino uno de los muchos ejercicios realizados habitualmente por los hombres del COMANFES en la zona de Santipetri, próxima a San Fernando, donde los comandos cuentan con un pueblo abandonado completo para entrenarse.



## LA INFANTERIA DE MARINA

**La Infantería de Marina española fue creada en 1537, siendo la más antigua del mundo. Está compuesta por unos 10.000 hombres y tiene carácter de fuerza especial y real, como lo atestigua la banda colorada sobre tela azul que luce su uniforme y el empleo de sardinetas en las bocamangas. Dependiente de un general de división, Comandante General de la Infantería de Marina, cuenta con las Fuerzas de Desembarco y las Fuerzas de Protección, éstas últimas dedicadas a las labores de centinela y defensa de instalaciones y buques. El principal núcleo operativo es el Tercio de Armada, situado en San Fernando, Cádiz, donde se encuadra, junto a unidades de instrucción y apoyo, el Comando Anfibio Especial y la Agrupación Anfibia, que comprende a las tropas de desembarco, tanto de a pie como unidades de armas de apoyo, mecanizadas, artilleras, de Zapadores y logísticas.**

El COMANFES constituye la unidad de operaciones especiales de la Infantería de Marina y tiene como misión fundamental facilitar a la Armada la adecuada potencia para desarrollar acciones inmediatas de comandos, que iniciadas desde la mar, deben tener su culminación en tierra firme, en zonas hostiles, de las que no se tiene el control.

Estos hombres tienen asignadas una serie de funciones destinadas a complementar la acción de una fuerza principal de desembarco, como son el reconocimiento y labor de inteligencia previa, que permitan contar al mando con más elementos de juicio frente a una operación que se va a iniciar, como puede ser información sobre las defensas enemigas, sobre posibles zonas de penetración en playas o, posteriormente al desembarco, de profundización tierra adentro.

Igualmente deben encargarse de las labores de sabotaje, que permitan esa acción de la fuerza principal, destruyendo defensas. También deben servir como observadores avanzados de la artillería de los buques de la flota, designando los blancos interesantes o haciendo las oportunas indicaciones para la corrección del tiro.

Sólo secundariamente las fuerzas del Comando Anfibio Especial tienen una misión de combate tradicional, puesto que, aunque cuentan con armamento que les permite desarrollar una gran potencia de fuego, no son una unidad estructurada para la lucha abierta contra fuerzas convencionales. Su misión es principalmente la de dar golpes de mano o permanecer escondidos facilitando información, empleando sólo las armas como autodefensa, pero procurando mantener la máxima discreción sobre su presencia en una zona. Así, sus acciones deben desarrollarse principalmente en zonas de playa difíciles y en momentos de escasa luz, que hacen impensables el ataque de una fuerza convencional de Infantería de Marina.

Tan importantes como las armas de fuego, son para el COMANFES equipos como los complejos sistemas de telecomunicaciones que le permiten mantener, con un pequeño transmisor fácil de llevar, contacto a muy largas distancias entre el puesto de observación fijado en tierra y la flota, que puede estar situada a muchas millas, escondida tras el horizonte, o los campos de visión nocturna.

Esta especificidad de los equipos que emplean han hecho del COMANFES una unidad que dedica gran esfuerzo en la evaluación de nuevos materiales, desde mochilas a transmisores, pasando por armas.

El COMANFES dispone de un completo arsenal para sus misiones, empleado según los requerimientos de cada uno de ellas. Como toda fuerza de operaciones especiales, sus armas son ligeras. Como elementos de apoyo cuenta con los lanzagranadas M-65 de fabricación nacional. Más ligero y también en servicio son los lanzacohetes contracarro LAW M-72 norteamericano y C-90 español, que les brindan una eficaz autoprotección y que pueden, en los dos casos, ser transportados y empleados por un sólo hombre, ya que se trata de armas del tipo «emplear y tirar».

El apoyo también está garantizado mediante las ametralladoras MG-3 española y la americana M-60 y por los morteros Ecia «Comando» de calibre 60, sin trípode y fácilmente transportables y empleables por un solo soldado. Todas estas armas brindan una gran capacidad de fuego para «raids» anfibios.

Entre las armas personales, el COMANFES cuenta también con una gran variedad, disponiendo de varios modelos muy difíciles de encontrar en otras unidades españolas, como son los fusiles americanos M-16 y M-14, además de las versiones más actualizadas del fusil español CETME, las L y LC de calibre 5,56. Estas, de menor calibre que el tradicional CETME C del 7,62, son bastante más ligeras al estar parcialmente hechas en plástico y ser más cortas. La versión L tiene culata y cañón largo, mientras que la LC, ideal para comandos, cuenta con cañón corto y culatín retráctil.

Una de las armas favoritas de los hombres del COMANFES es el subfusil, empleándose normalmente el español Z-70 que actualmente está siendo sustituido por la versión más moderna Z-84. Igualmente emplean la magnífica metralleta inglesa Sterling



# FUSIL DE ASALTO CETME LC

**Calibre:** 5,56 mm.
**Peso:** 3,960 kg, con cargador de 30 cartuchos.
**Longitud:** 860 mm con culata extendida.
**Alcance eficaz:** 400 m.
**Cadencia práctica de tiro:** 120 disparos por minuto a ráfaga.
**Sistema de tiro:** ráfaga contínua. ráfaga de tres disparos. tiro a tiro.

**Las comunicaciones son fundamentales en el trabajo del COMANFES (fotos en el extremo izquierda), puesto que la mayoría de las misiones consisten en hacer infiltraciones silenciosas, por ejemplo con cayacs (foto superior derecha), para recopilar información. Sólo en contadas ocasiones el COMANFES deberá enfrentarse abiertamente con un enemigo. Para esto posee armas que le permiten desarrollar una considerable potencia de fuego, como la ametralladora M-60 (foto central abajo), o el ligero mortero español Ecia 60 «Comando», sin trípode y utilizable por un solo hombre (foto inferior derecha).**

MK-5, que lleva incorporado en su propia estructura el sistema de silenciador.

Entre las pistolas, junto a las reglamentarias de las Fuerzas Armadas españolas, destaca la Sig-Sauer P-230, especialmente preparada en el COMANFES para su empleo con silenciador, para eliminación de centinelas.

Por otra parte, los comandos de Infantería de Marina disponen de suboficiales tiradores de precisión, equipados con los fusiles, dotados de diferentes miras, C-75 «Coruña», de fabricación nacional, y Mauser SP-66 «Sniper».

Los «boinas verdes» de la Infantería de Marina tienen fama de ser una de las unidades más duras y mejor preparadas en España. Su dependencia es directa del general jefe del Tercio de Armada.

Esta fuerza especial está al mando de un teniente coronel, y un comandante segundo jefe, y sus efectivos se aproximan a los 200 hombres. Además de una Plana Mayor y de una sección de capacitación, en la cual se forman los soldados de la unidad, dispone de tres comandos operativos o estoles, al mando cada uno de un capitán.

La preparación de los componentes del COMANFES es muy dura y especializada. Los mandos pro-



**Los aspirantes a ser integrantes del Comanfes deben sufrir un fuerte periodo de selección e instrucción, donde sólo los más duros, física y psicológicamente, lograr alcanzar la preciada boina verde. La pista americana, repetida una y otra vez a lo largo del día, constituye el primer obstáculo.**

fesionales poseen el curso de Operaciones Especiales impartido por la Escuela Militar de Montaña del Ejército así como el curso de Mando de Unidades de Montaña, del mismo centro. Son también buceadores de combate y paracaidistas. En muchos de los casos tienen igualmente cursos de desactivación de explosivos recibidos en centros de las Fuerzas de Seguridad del Estado o en las Marinas de Estados Unidos, Portugal o Reino Unido; curso de señaladores de objetivos del Ejército del Aire y los duros, selectivos y muy reputados cursos de comandos de la Royal Navy.

En cuanto a las tropas, éstas son seleccionadas entre soldados de Infantería de Marina que se presentan voluntarios. La instrucción que reciben es muy fuerte, y sólo un reducido porcentaje de los muchachos que comienzan el curso de capacitación pueden llegar al final.

Comienzan por recibir un constante entrenamiento físico en la pista americana y sobre todo en los grandes lodazales que rodean las instalaciones del Tercio de Armada, donde está ubicado el COMANFES. Las «marchas del barro» transportando pesados equipos, pronto terminan con el orgullo y las fuerzas de muchos aspirantes que creían que fácilmente podrían ser comandos.

Posteriormente, también deben pasar por fases de preparación psicológica en previsión de que pudieran ser capturados e interrogados por un posible enemigo. En la fase de supervivencia, aprenden a moverse en el campo con escaso equipo.

Especial atención recibe la preparación en tiro diurno y nocturno y el manejo de todas las armas.

En los aspectos tácticos, los comandos reciben formación sobre infiltración y defiltración, emboscadas, golpes de mano, desembarco y reembarco desde submarinos y operaciones desde helicópteros.

Muchos de los nuevos soldados del COMANFES reciben el curso de paracaidismo, preparándoseles especialmente para acciones y saltos en la mar. Igualmente se les adiestra en escalada, topografía, empleo de vehículos, demoliciones submarinas y en tierra, buceo, telecomunicaciones, contraguerrilla, manejo de motoras y reconocimiento hidrográfico.

Los escasos hombres que logran superar este duro entrenamiento adquieren además lo más importante, un fuerte sentido de la propia responsabilidad y un espíritu de pertenecer a una élite muy seleccionada, que se incrementa con el hecho de que automáticamente son ascendidos a cabos (el COMANFES no tiene soldados) y la entrega, en un solemne acto, de su diploma y de la boina verde que tendrán derecho a usar como un distintivo.

A partir de ese momento, el entrenamiento continuará durante todo su tiempo de permanencia en filas, bien en la actividad diaria en el cuartel, (donde el COMANFES cuenta con sus propias instalaciones, pañoles para guardar materiales tan específicos como son las canoas-cayac mimetizadas empleadas para infiltraciones silenciosas o las lanchas *Zodiac*, especialmente diseñadas, según los requerimientos de la unidad, para su empleo desde submarinos), bien en los continuos ejercicios con unidades de otros países o con patrulleros y sumergibles de la Armada, que puede empleara esta unidad para realizar diferentes misiones de respaldo o distracción en beneficio del esfuerzo principal del Tercio.

Muchos de esos hombres continuarán en la unidad, haciendo el curso de cabos primeros. Tanto ellos como sus mandos siempre mantendrán un especial recuerdo de ella, aunque ya no estén allí destinados (en muchos casos hacen gran parte de su carrera en ella, volviendo con diferentes empleos), y sobre todo, mantendrán el orgullo de haber pertenecido al COMANFES.



Siempre en la vanguardia de la ofensiva de bombardeo norteamericana, las tripulaciones del 91 de Bombarderos contribuyeron decisivamente a la victoria aliada

# ANDRAJOSOS IRREGULARES



## EL 91 GRUPO DE BOMBARDEROS

El 91 Grupo de Bombarderos inició sus actividades el 18 de abril de 1942 en Harding Field, Louisiana, siendo uno de los primeros grupos de bombarderos pesados destinados a prestar servicio en Europa. Sus cuatro escuadrones de combate, empezaron a actuar en esa misma fecha. Eran los Escuadrones de Bombardeo 322, 323, 324 y 401, aunque en los primeros días de su existencia el 201 se llamaba Escuadrón de Reconocimiento N.° 11. La expansión coincidió con la primera fase del adiestramiento en McDill Field, Florida, y el entrenamiento de vuelo tuvo lugar principalmente en Walla Walla, en el estado de Washington, durante el verano de 1942. El primer B-17F llegó a Gran Bretaña por la ruta aérea del Atlántico Norte a finales de septiembre, mientras que el correspondiente complemento terrestre viajó en el *Queen Mary* a Clyde. Durante las 340 misiones de bombardeo del 91, hubo 9591 salidas individuales de aviones, con un lanzamiento total de 22142 toneladas de bombas sobre objetivos enemigos. El grupo regresó a EEUU en el verano de 1945, donde suspendió sus actividades y fue disuelto en noviembre. Reactivado de nuevo en 1947 como parte del Mando Aéreo Estratégico para realizar misiones de reconocimiento estratégico, utilizó para ello aviones RB-17 y RB-29, pasando después a los nuevos jets RB-45 y RB-47. A mediados de los años sesenta estaba basado en Guam con bombarderos B-52, realizando misiones de combate durante la Guerra del Vietnam. Actualmente su unidad sucesora, el 91 Ala Estratégica de Misiles, está equipada con misiles balísticos intercontinentales (ICBM) Minuteman, teniendo su base en el centro de los Estados Unidos.

Al final de la guerra había derribado a 430 aviones enemigos.

Aunque en total entraron en combate más de 100 grupos de bombardeo de la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF) durante la Segunda Guerra Mundial, uno de ellos resume perfectamente su esfuerzo. Los hombres y el equipamiento del 91 Grupo de Bombardeo, los «Andrajosos e irregulares», consiguieron atraer sobre sí una gran cobertura periodística, haciéndose ampliamente acreedores a esta fama. Dentro de la primera formación de la USAAF, la Fuerza Aérea del Octavo Ejército, este grupo fue la unidad más distinguida del Primer Ala de Bombarderos, que a su vez era una de las más destacadas de la 1.ª División de Bombarderos. En noviembre de 1942 los Aliados invadieron el norte de Africa, y las unidades de apoyo aéreo americanas se nutrieron ampliamente de las que poseían una experiencia operativa de vuelo en Inglaterra. Como resultado el Octavo de la Fuerza Aérea se encontró con unas cuantas unidades de bombarderos pesados sin probar, recién llegadas de los Estados Unidos. De ellos, sólo cuatro grupos de B-17 eran lo bastante grandes para participar en el plan americano de bombardeos diarios sobre la «Fortaleza Europa» de Hitler. Entre ellos figuraba el 91 Grupo de Bombardeo, y en el curso de los próximos seis meses los grupos desarrollaron las técnicas especiales para el ataque de precisión desde gran altura, que posteriormente serían de uso común en la vanguardia del más poderoso ejército de bombarderos que han entrado en combate.

El 91 había llegado a Inglaterra desde su base de adiestramiento del estado de Washington, en septiembre de 1942, instalándose inicialmente en el campo de aviación de Kimbolton, en Huntingdonshire. Al igual que los otros aeródromos ocupados por los otros tres grupos de fortalezas volantes recién llegados, se trataba de una base de época de guerra, con unas dependencias incómodas, en su mayoría barracones Nissen. Las pistas de Kimbolton en seguida acusaron el paso de las pesadas fortalezas, por lo que se imponía un traslado mientras se efectuaban las reparaciones necesarias. Fue en este momento cuando el grupo tuvo un inesperado golpe de suerte.

Cuando el jefe del 91, Coronel Stanley Wray, oyó que se estaba considerando enviarles a un aeródromo existente en Bassingbourn, se trasladó allí en automóvil para efectuar un reconocimiento. Al encontrarse con una base de la RAF perfectamente equipada, con calefacción central en sus dependencias, inmediatamente ordenó el traslado del grupo a su nueva casa. Cuando en los cuarteles generales se descubrió la maniobra, ya era demasiado tarde: el 91 había tomado posesión.

La primera misión del grupo tuvo lugar el 7 de noviembre de 1942, cuando 14 B-27 despegaron de Bassingbourn para atacar las instalaciones de submarinos alemanes de Brest, en Bretaña. La operación no tuvo mucho éxito, ya que sólo ocho aviones consiguieron lanzar sus bombas, mientras que los demás abandonaron la misión a causa del mal tiempo. Las restantes misiones realizadas durante el resto del mes casi siempre originaron una frustración análoga.

El primer encuentro serio del 91 con la Luftwaffe se produjo durante un vuelo a St. Nazaire, en el Golfo de Vizcaya. Parte de la formación se quedó separada al verse envuelta en una espesa capa de nubes, por lo que tuvo que volverse, mientras que hubo cinco fortalezas que siguieron adelante. Esta pequeña fuerza sufrió el ataque de los Fw 190 cerca de su objetivo. Durante la batalla fueron derribados dos bombarderos en los que volaban los jefes del escuadrón, mientras que otro resultó tan gravemente da-



**Página 1341: artilleros del 91 Grupo de Bombarderos manejando las Brownings de 0,5 pulgadas, consiguieron el mayor total de aviones enemigos destruidos por grupo alguno del Octavo Ejército de la Fuerza Aérea. En esta página, a la derecha: el B-17 Nueve-Cero-Nueve, que completó 140 misiones sin un solo fallo mecánico. Arriba a la izquierda: los hombres del 332 Escuadrón de Bombardeo del 91 examinan su objetivo antes del despegue. A la izquierda: el Comandante Charlie Hudson, uno de los más diestros utilizadores de la mira, que tuvo un efecto devastador en los bombardeos sobre Alemania. Abajo a la izquierda: el Boeing B-17F BO del 322 Escuadrón, que se perdió durante una incursión a Stuttgart el 6 de septiembre de 1943. Arriba a la izquierda, el Coronel Stanley Wray, el original y carismático jefe del 91. Izquierda: el Teniente Coronel «Russ» Milton es condecorado por su valeroso liderazgo durante las operaciones de bombardeo.**

ñado que cayó cerca de Watford en el viaje de vuelta. Los interceptadores alemanes estaban mandados por el Oberstleutnant (teniente coronel) Egon Mayer, que mandaba el Tercer Grupo de Jagdgeschwader 2 (III/JG 2), el cual estaba ensayando nuevas tácticas contra los B-17. Más adelante el 91 se enzarzó repetidas veces con la Luftwaffe, obteniendo tantas pérdidas como victorias en sus feroces combates. Antes de final de año fue muerto otro jefe de escuadrón, y al empezar la primavera de 1943, la tasa de pérdidas era tal que por término medio sólo uno de cada tres aviadores completaba las 25 misiones de combate requeridas para cubrir un ciclo completo de trabajo.

No obstante la moral era elevada bajo el liderazgo de Stan Wray, un jefe duro, con muchos recursos y un gran sentido del humor. Fue durante este período cuando se acuñó el apodo de «los andrajosos irregulares de Wray», un chiste autocrítico que hacía referencia a los resultados conseguidos por el grupo durante sus primeros días. El valor y espíritu de lucha de sus miembros queda perfectamente ejemplificado en su operación del 4 de marzo de 1943. En esta fecha, los cuatro grupos de B-17 del Octavo de la Fuerza Aérea, fueron enviados a atacar objetivos ferroviarios en Hamm. Los intentos anteriores de atacar el núcleo industrial alemán del Ruhr, se habían visto frustrados por el mal tiempo, y las espesas capas de nubes habían hecho imposible el bombardeo preciso desde gran altura. En esta ocasión parecía también que se ordenaría la retirada de los bombarderos, ya que empezaron a formarse nubes por el camino. Finalmente se envió la señal de anulación, pero para entonces la unidad de cabeza del 91 ya estaba muy adentrada en Alemania y no recibió el mensaje. El jefe de la formación, Comandante Paul Fishbourne, se percató enseguida de que se habían quedado solos, pero decidió seguir adelante. El cielo se aclaró, permitiendo que el 91 realizara su primer ataque sobre el Ruhr. No obstante, este intrépido golpe no se realizó sin coste, ya que las fortalezas tuvieron que enfrentarse con la Luftwaffe tanto a la ida como a la vuelta. Tres B-27 fueron derribados mientras que otro tuvo que amerizar sobre el Mar del Norte. El 91 recibió la codiciada Citación de Unidad Distinguida, siendo esta la primera acción de un miembro del Octavo de la Fuerza Aérea a la que se otorgaba esta recompensa.

En el verano de 1943, la A triangular era el emblema que mostraba con orgullo el Octavo de la Fuerza Aérea, equipado con un creciente número de fortalezas volantes. Los artilleros del 91 fueron los primeros en acreditar la destrucción de más de 100 aviones enemigos en los combates aéreos. Además el grupo parecía estar siempre en la vanguardia de los grandes combates aéreos. En el primer ataque contra las fábricas de cojinetes de bolas de Schweinfurt (17 de agosto de 1943), la principal fuente de este componente vital de la máquina de guerra alemana, el 91 iba en cabeza del Octavo de la Fuerza Aérea, entablando un feroz ataque en el que perdió 10 de sus B-17 y consiguió abatir 13 cazas enemigos. En esta ocasión el General Robert Williams, jefe de la 1.ª División, que había perdido un ojo durante la guerra relámpago de Londres, volaba en el bombardero de cabeza, sobreviviendo a la aventura. En la segunda misión desastrosa a Schweinfurt, realizada el 14 de octubre de 1943, el 91 fue nuevamente el grupo de cabeza, aunque esta vez fue por accidente ya que las unidades designadas por el plan para ir en cabeza no consiguieron unirse al grupo y entrar en formación a tiempo.

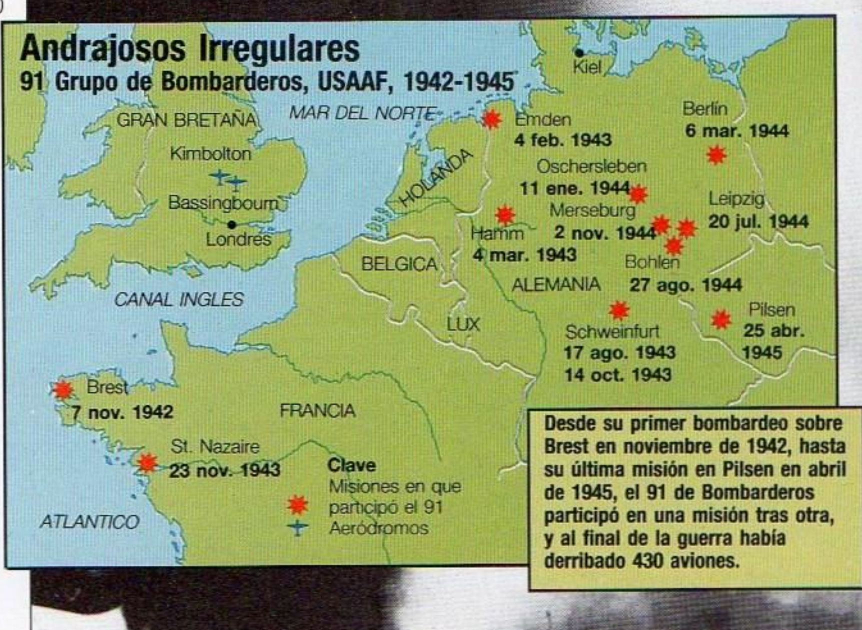
También fue el 91 el grupo de cabeza el 11 de enero de 1944, con ocasión de una misión para




atacar la planta de fabricación de aviones de Oschersleben, que también fracasó por estropearse el tiempo.

Las misiones de Berlín, Oschersleben y Schweinfurt estaban mandadas por el Teniente Coronel Theodore «Russ» Milton, un expeditivo aviador del 91, que tenía una acusada tendencia a atraer la atención del enemigo. Milton había llegado a Bassingbourn, procedente de otro grupo, en el otoño de 1943, siendo una de las muchas caras nuevas que por entonces se veían. A principios de 1944 eran muy pocos los miembros del personal de vuelo original que todavía estaba en Bassingbourn. En la primavera de 1943 el Coronel Wray pasó a ocupar un destino superior, relevándole en su puesto varios jefes con carácter interino y finalmente el Teniente Coronel Clemens Wurzbach, que dirigió el grupo hasta finales de 1943. A principios de 1944 tomó el mando el Teniente Coronel Claude Putnam, que anteriormente había sido segundo jefe del mismo. Durante el último año de la guerra fue el Coronel Henry Terry quien llevó las riendas. Conocido como «Terry el Tigre», fue uno de los pilotos más expertos del Octavo de la Fueza Aérea, habiendo realizado sus primeras misiones de combate en el otoño de 1942.

Hubo otros muchos aviadores destacados en el 91 Grupo de Bombarderos durante el último año de las hostilidades: uno de ellos fue el Comandante Charlie Hudson. Su experiencia con la mira proporcionó al grupo sobresalientes éxitos en la destrucción de muchos blancos. Hudson desarrolló su trabajo con gran cuidado y persistencia, a pesar de haber sido herido tres veces. Su bravura en una ocasión le hizo




**Desde su primer bombardeo sobre Brest en noviembre de 1942, hasta su última misión en Pilsen en abril de 1945, el 91 de Bombarderos participó en una misión tras otra, y al final de la guerra había derribado 430 aviones.**




Arriba: tres escenas del documental de la USAAF *The Memphis Belle*, uno de los mejores documentos de las operaciones de bombardeo en la guerra. La tripulación de este avión fue la primera en regresar a los Estados Unidos tras completar un ciclo de 25 misiones. El avión fue utilizado en una «ronda de enganche» en los Estados Unidos. Al fondo: B-17 del 91 durante una misión en verano de 1944.

## UN PAPEL DE ESTRELLA

**Al empezar 1943 la Fuerza Aérea del Ejército de los Estados Unidos (USAAF) decidió rodar un documental propagandístico acerca de las misiones de bombardeo del Octavo Ejército de la Fuerza Aérea en el Teatro Europeo de Operaciones (TEO). el General Arnold, jefe de la USAAF, encargó la tarea al Comandante William Wyler, que anteriormente había producido en Hollywood películas tales como la celebrada *Mrs Miniver*. Las instrucciones de Wyler eran mostrar al público norteamericano los objetivos de las operaciones de los B-17, proporcionando al mismo tiempo una evidencia que neutralizara algunas críticas vertidas por la marina contra la campaña de bombardeo estratégico. Desde su maniobra de traslado a la acogedora residencia de la antigua base de la RAF en Bassingbourn, que desde entonces se llamó jocosamente el «Club de Campo de TEO», el 91 se había convertido de modo natural en un tema favorito para los corresponsales de Londres. Como consecuencia, todas sus actividades recibieron la mejor cobertura periodística que haya tenido una formación americana en toda la guerra. Wyler seleccionó al 91 para su película Posteriormente el documental se ocupó de las tripulaciones de los aviones con más posibilidades de completar un ciclo de 25 misiones. La película se llamó el «Memphis Belle», nombre de uno de los bombarderos B-17, siendo actualmente un clásico documental de guerra. El 91 también apareció en otras películas de la posguerra. El símbolo de identidad de sus aviones, la letra A en un triángulo, apareció en varias películas, incluida la célebre «Twelve O'Clock High».**

merecedor de la Cruz de Servicios Distinguidos, condecoración sólo superada por la Medalla de Honor del Congreso. Otro condecorado con dicha Cruz fue el Capitán Iver Tufty, que aunque herido consiguió traer hasta Inglaterra su extremadamente deteriorado B-17, después de que la mitad de su tripulación se lanzara en paracaídas sobre Alemania. Al final de la guerra, eran más de una docena los miembros del 91 recompensados con la Cruz de Servicios Distinguidos, cifra superior a la de cualquier otro grupo de bombardeo.

Aunque las posibilidades de que un individuo completara un ciclo de operaciones habían aumentado hasta un 78 por ciento en la segunda mitad de 1944, el cielo de Alemania continuaba siendo un sitio muy peligroso. Los emplazamientos de las defensas antiaéreas que defendían las instalaciones más vitales para el esfuerzo de guerra de Hitler, llegaban a contar hasta 400 cañones, capaces de poner en el aire una terrorífica cortina de fuego. Aunque la Luftwaffe había perdido su supremacía ante los cazas aliados, continuaba siendo un enemigo formidable. El 20 de julio, el 91 sufrió la furia de la Luftwaffe durante una incursión a Leipzig, cuando se encontró sometido al fuego de una maciza formación de Fw 190 que abatieron ocho fortalezas volantes. El 2 de noviembre, cuando se dirigían hacia las plantas petrolíferas de Merseburg, el grupo pasó sobre una «sólida» formación enemiga que terminó por infligirle las mayores pérdidas jamás registradas en una sola misión: 13 bombarderos. Sin embargo, en los últimos meses de la guerra, el principal peligro iba a ser el fuego antiaéreo, que consiguió derribar a varios de los Andrajosos Irregulares. El último enfrentamiento con los cazas enemigos se produjo en abril de 1945, fecha en que los artilleros enemigos habían acreditado la destrucción de 420 cazas enemigos desde noviembre de 1942, un total superior al de todos los demás grupos del Octavo de la Fuerza Aérea. Por otra parte el 91 era también el que había soportado las mayores pérdidas de aviones de todos los grupos de bombardeo: 197 aviones perdidos en acciones de combate y 30 en accidentes. Aunque las reclamaciones de los artilleros eran probablemente exageradas, debido a la confusa naturaleza del combate aéreo, si se considera conjuntamente con la cifra de pérdidas, lo que sí queda claro es la participación masiva del 91 en la lucha aérea.

El grupo contaba en su haber 340 misiones de bombardeo aéreo, aunque fue puesto en estado de alerta y en muchos casos incluso recibió instrucciones y llegó a embarcar en sus aviones, en otras 160 ocasiones. En ocasiones el tiempo empeoraba en ruta y la misión tenía que ser abandonada. Al aumentar el suministro de equipos de radar durante el año 1944, se pudo abordar con éxito el bombardeo «a ciegas» aunque no llegó a sustituir el ataque visual en cuanto a la precisión del ataque. El abandono y la cancelación de misiones siempre resultaba una experiencia frustrante y en ocasiones angustiosa para las tripulaciones. Una de estas situaciones está así registrada en el diario del Teniente Paul Chryst, bombardero del 401 Escuadrón:

«Es mi 10.ª misión; domingo, 27 de agosto de 1944. Despertamos hacia las 5,30. Reunión de instrucciones a las 6,30. El gran mapa mural que muestra la ruta de nuestra misión del día estaba cubierto con una pantalla blanca cuando entramos a la sala, pero podía tenerse una idea de la duración de la misión por la posición de la polea que sostenía el mapa. Esta mañana estaba casi en el techo, demostrando que estábamos ante una misión larga y peligrosa en alguna parte. El personal de inteligencia S-2 retiró la pantalla al comienzo de la reunión y pudimos observar la ruta que se extendía hasta 13 grados hacia el este, hasta Bohlen, en Alemania. Arrancamos nuestros motores a las 8,20 y a las 9 en punto empezamos a rodar, despegando y entrando en formación a 5.000 pies antes de poner rumbo hacia el Mar del Norte. Llevábamos una carga máxima de 10.500 libras de bombas de uso general y aproximadamente 2.680 galones de gasolina de aviación. A las 12,30 empezamos a introducirnos en una masa de nubes y de repente la visibilidad se hizo nula. La formación de 36 aviones, todo el 91 Grupo de Bombardeo, se quedó ciega en mitad del cielo, siguiendo 36 rutas distintas a 36 altitudes distintas. Uno se limitaba a rezar para que a otro avión no se le ocurriera llenar el espacio ocupado por nosotros. La banda de VHF estaba abarrotada de naves y aeronaves pidiendo instrucciones y direcciones. Volamos a cie-



Arriba a la derecha: Clark Gable tras un vuelo publicitario en un B-17 del 91 Grupo de Bombarderos.

gas hasta 15.000 pies, encontrándonos con una concentración de nieve que se depositaba sobre nuestras alas. Como no podíamos encontrar la formación, fuimos descendiendo hasta que salimos en algún lugar cerca de Kiel. Inmediatamente empezó el fuego antiaéreo contra nosotros, por lo que viramos y pusimos rumbo a casa. Descubrimos entonces unos cuantos B-24 Liberators que avanzaban hacia el oeste e intentamos desesperadamente capturar su formación para obtener protección defensiva.

Parte de mi misión dentro del bombardero era monitorizar dos de los canales de la radio, de modo que si el piloto estaba ocupado con el interfono o en otros canales, yo pudiera enviarle mensajes. Escuché a nuestro piloto, Harry Garner, utilizando la señal codificada de radio para ese día, que llamaba varias veces a la formación de B-24 que iba delante de nosotros, pidiendo permiso para ponernos a la cola de su grupo, pero su mensaje no fue recibido. Oí al artillero de cola, al que estaba observando fijamente, cómo informaba a su jefe de que había un B-17 de apariencia extraña, que parecía estar intentando seguirles. Ellos no podían recibir nuestras transmisiones, pero nosotros sí recibíamos las suyas. El último aviso procedente de la formación de B-24 fue bastante convincente. «Mantén a ese B-17 en tu punto de mira, y si se acerca demasiado, elimínalo». Afortunadamente los B-24 avanzaban 15 nudos más deprisa que nosotros, por lo que no podíamos acercarnos mucho a ellos. Más cerca de Inglaterra descubrimos un grupo de B-17 y nos unimos a ellos. Espero que crean que esta misión fue una experiencia angustiosa».

La última operación de los Andrajosos Irregulares se produjo el 25 de abril de 1945, para atacar objetivos en Pilsen. En ella figuraron dos campeones. Uno de ellos, un B-17G al que llamaban «Nueve-Cero-Nueve», completó 140 operaciones de combate sin tener que volverse nunca por fallo mecánico. Había otros dos o tres B-17 con un número mayor de misiones en su haber, pero en uno u otro momento habían tenido fallos mecánicos que les obligaron a abandonar sus misiones. «Nueve-Cero-Nueve» había batido un intachable récord mecánico sin igual en todo el Octavo de la Fuerza Aérea.

El otro campeón era el Teniente Coronel Immanuel Klette, que había realizado un ciclo completo de operaciones con otro grupo de B-17 en la primavera y el verano de 1943, hasta que tuvo que hacer un aterrizaje forzoso con su B-17 en un bosque a oscuras. Aunque gravemente herido, consiguió sobrevivir y sobreponerse a sus heridas, convenciendo a Henry Terry para que le permitiera ocupar la vacante del mando del 324 Escuadrón. Klette, cuyos padres habían tenido que abandonar Alemania amenazados por la persecución racial, sentía un odio implacable por los nazis y volaba en todas las misiones que podía, en especial en las que parecían más difíciles. En seguida se dieron cuenta en Bassingbourn de que las pérdidas eran bajas o nulas en las misiones en las que participaba «Manny» Klette, hecho que podía atribuirse al intenso estudio que solía hacer de la información de inteligencia acerca de las defensas enemigas y a su habilidad en el mando. El 25 de abril de 1945 completó su 91.ª misión, número superior al de cualquier otro piloto de bombardero pesado estadounidense en Europa. Había participado además en otras siete misiones que tuvieron que ser canceladas.



**Abajo: al celebrar la conclusión de sus 25 misiones, la tripulación de un B-17 hace que su avión vuele bajo para «avisar» a la torre de control en la base del 91 en Bassingbourn. Abajo del todo: al regresar de una misión en Kassel, Alemania, falló el sistema hidráulico de este B-17 cuando intentaba aterrizar. Al quedarse sin frenos, se le acabó la pista de Bassingbourn, quedando seriamente dañado en un trigal.**



# VICTORIA EN LONG TAN



## AUSTRALIANOS EN VIETNAM

A finales de 1965, Australia y Nueva Zelanda constituyeron su segundo gran contingente extranjero operando en Vietnam del Sur. Inicialmente los australianos habían operado con la 173 Brigada Aerotransportada norteamericana, pero las diferencias en los métodos de combate llevaron a la creación a mediados de 1966 de un Grupo de Combate Australiano que incluía dos batallones de infantería, un regimiento de artillería y numerosas unidades de especialistas. Cuando estuvo operativo se le asignó su propia zona de responsabilidad: la provincia de Phuoc Tuy. El 6.º Batallón, el Real Regimiento Australiano, famoso por su participación en la Operación Smithfield el 18 de agosto de 1966, era una unidad joven que se había formado en mayo de 1965. Sin embargo, no alcanzó plena fuerza hasta el mes de septiembre. El entrenamiento se realizó en Queensland, incluyendo un curso de tres semanas en el Centro de Adiestramiento de la Jungla de Canungra. Los primeros componentes del Batallón llegaron a Vietnam del Sur en junio de 1966. La incorporación de fuerzas australianas en Vietnam continuó durante el siguiente año con la llegada de artillería, tanques, vehículos de transporte de personal y más unidades de artillería y de infantería. Al finalizar 1967 había en el país unos 6.800 hombres, cifra que ascendía a 7.672 en 1969. Sin embargo, la presión de la opinión pública en Australia, obligó al gobierno a reconsiderar su implicación en Vietnam y en 1970 las unidades empezaron a volver a casa. Aunque hasta 1973 hubo pequeños grupos que se quedaron, el grueso de la fuerza australiana regresó a primeros de 1972. Durante un período de 10 años prestaron servicio en total unos 47.000 australianos, de los cuales murieron en acción 415 y resultaron heridos más de 2.300.

Arriba: el distintivo de hombro del Real Regimiento Australiano.

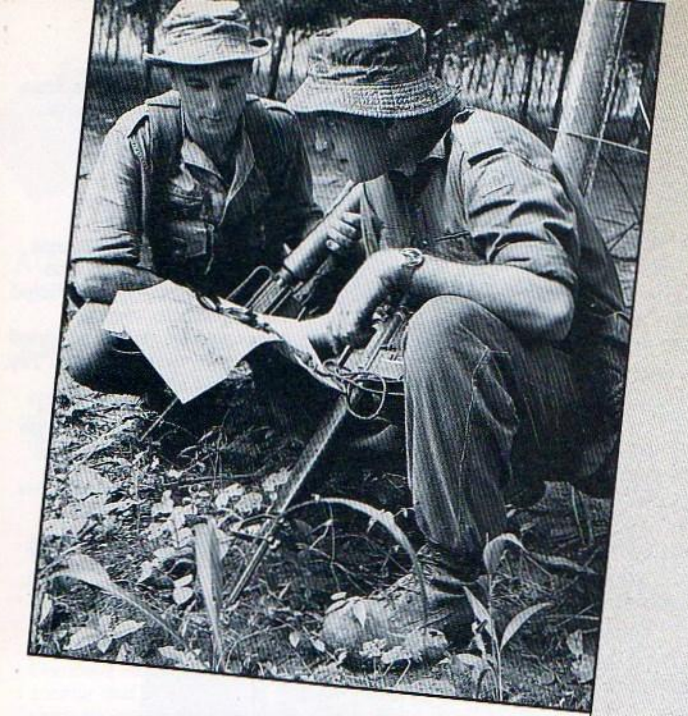
## La Compañía D del Sexto Batallón del RAR, ampliamente superada en número en su lucha contra el Vietcong, llegó a hacerse acreedora de una Citación Presidencial de los Estados Unidos

La provincia de Phuoc Tuy había sido durante mucho tiempo una espina clavada que tenía el gobierno del Vietnam del Sur. Situada al sureste de Saigón, era una zona rica en arroz, lo cual era tan importante para el régimen de Saigón como para las fuerzas comunistas. Quien dominara Phuoc Tuy, controlaría no sólo gran parte de las reservas de arroz de todo el sur, sino que además tendría la llave de la puerta trasera de Saigón. Ambos bandos eran conscientes del valor de Phuoc Tuy, pero hasta mediados de los años sesenta, el Vietcong apoyado por las tropas norvietnamitas no había tenido ni los recursos ni los hombres necesarios para controlar más que unos cuantos kilómetros cuadrados de la provincia. No obstante, esto no evitaba que los insurgentes lanzaran ataques limitados en los alrededores de la capital de la provincia, Ba Ria y contra la ciudad costera de Vung Tau.

Un poco después de las 02,00 horas de la mañana del 17 de agosto de 1966, Nui Dat, la base del Grupo de Combate Australiano, se vio sometida a su primer ataque con morteros pesados y fusiles sin retroceso. Aunque el bombardeo duró casi 25 minutos, los daños fueron escasos y sólo resultaron 22 hombres levemente heridos. A pesar de la poca importancia de los resultados de este ataque, su ferocidad fue tal que todo el campamento fue puesto en estado de alerta durante el resto de la noche, a la espera de un ataque. Sin embargo no se materializó ningún ataque y la Compañía B, Sexto Batallón del Regimiento Real Australiano (6 RAR), asumió la ta-

**Página anterior: con su arma de 7,62 mm preparada, un miembro del Grupo de Combate australiano en Vietnam se mantiene a cubierto mientras sus camaradas barren la plantación. Los australianos fueron la mayor fuerza no norteamericana que participó en el conflicto, siendo responsables de la seguridad de la provincia de Phuoc Tuy. Bajo estas líneas y a la izquierda: la ametralladora M-60, capaz de disparar 600 proyectiles por minuto, fue muy utilizada por los australianos en la lucha a corta distancia. Abajo: un oficial armado con un M-16, transmitiendo un informe.**





rea de dar caza al enemigo. En la mañana del 18, no habiendo encontrado rastros del Vietcong, la Compañía D se unió a la Compañía B, y sus dos jefes se reunieron para replantear su búsqueda.

A las 14,30 horas, ambas compañías estaban listas para ponerse en marcha: la Compañía B regresando a Nui Dat y la D continuando su barrido hacia el este, adentrándose en una plantación de caucho cercana a Long Tan. Esta última compañía, bajo el mando del Comandante Harry Smith, observó cómo la Compañía B desaparecía entre la maleza hacia el oeste, y tras dejar un tiempo prudencial para que sus camaradas abandonaran la zona, Smith pentró en la plantación.

La compañía había seguido un camino paralelo a su ruta durante media hora, hasta que se presentó una bifurcación. Tras ordenar un alto en el avance, Smith envió al Teniente Graham Kendall con su Pelotón 10 para que efectuara un reconocimiento de la pista que conducía hacia el norte, mientras tanto él seguiría avanzando por la ruta actual con el resto de la compañía. Nuevamente en marcha con el 11 Pelotón a la cabeza, seguido por la Plana Mayor de la Compañía y el Pelotón 12, la Compañía continuó su avance hacia el este, mientras tanto el pelotón 10 seguía una ruta paralela unos 400 metros al norte de ellos.

A las 15,30 la compañía tuvo su primer encuentro con el enemigo. Los exploradores de cabeza del Pelotón 11 indicaron la presencia de seis figuras vestidas de negro avanzando de norte a sur frente a ellos. Colocando en línea su sección de cabeza, el jefe del pelotón, Teniente Sharp, dio la orden de abrir fuego. Aunque la distancia era de unos 300 metros, pudo verse cómo caía una de las figuras y se quedaba en el punto en que cayó; sus camaradas desaparecieron en la espesura sin responder al fuego. Inmediatamente se dio la orden de seguir adelante. En seguida se constató la muerte de un guerrillero vietcong y se capturó su arma. Aunque no era nada como para hacer temblar la tierra, sí era bastante como para elevar la moral de los australianos empapados en sudor.

Volviendo a recuperar su formación después de la escaramuza, la compañía avanzó de nuevo hacia adelante. Cuando la espesura disminuyó y se abrió un pequeño claro ante ellos, justo en la mitad de la plantación, los miembros del Pelotón 11 se encontraron ante una cabaña de trabajadores. Se realizó un rápido reconocimiento y los resultados se transmitieron por radio al oficial de la compañía. Sin embargo, cuando su orden de seguir adelante estaba siendo transmitida al pelotón, el follaje que tenían enfrente empezó a vomitar fuego, procedente de AK-47 y de ametralladoras, que dejaron sin aliento a los asustados soldados, derribando casi por completo a las dos secciones de cabeza.

**Arriba a la izquierda: planificando los próximos movimientos. Dos oficiales contemplan un mapa durante la persecución de las guerrillas del Vietcong antes de la batalla de Long Tan. La capacidad de mando exhibida tanto por los suboficiales como por los oficiales jóvenes en la lucha fue ejemplar. Abajo: los artilleros semidesnudos por el calor sofocante del sureste asiático, se esfuerzan por colocar su pieza. Durante la última fase de la actuación de la Compañía D, la artillería australiana lanzó una lluvia de fuego que constituyó un soplo de muerte para el enemigo y permitió a los hombres de la compañía D un respiro que les era muy necesario.**

CAMBOYA
Phnom Penh
VIETNAM DEL SUR
Saigón
PHUOC TUY
Xa Long Tan
MAR DEL SUR DE CHINA
Bien Hoa
Saigón
18 agosto
17 agosto
A Nui Dat

**Clave**
- Cia. A, 6.° RAR
- Cia. B, 6.° RAR
- Cia. D, 6.° RAR
- Tropas del Vietcong

**Encuentro de la Compañía D con el enemigo**

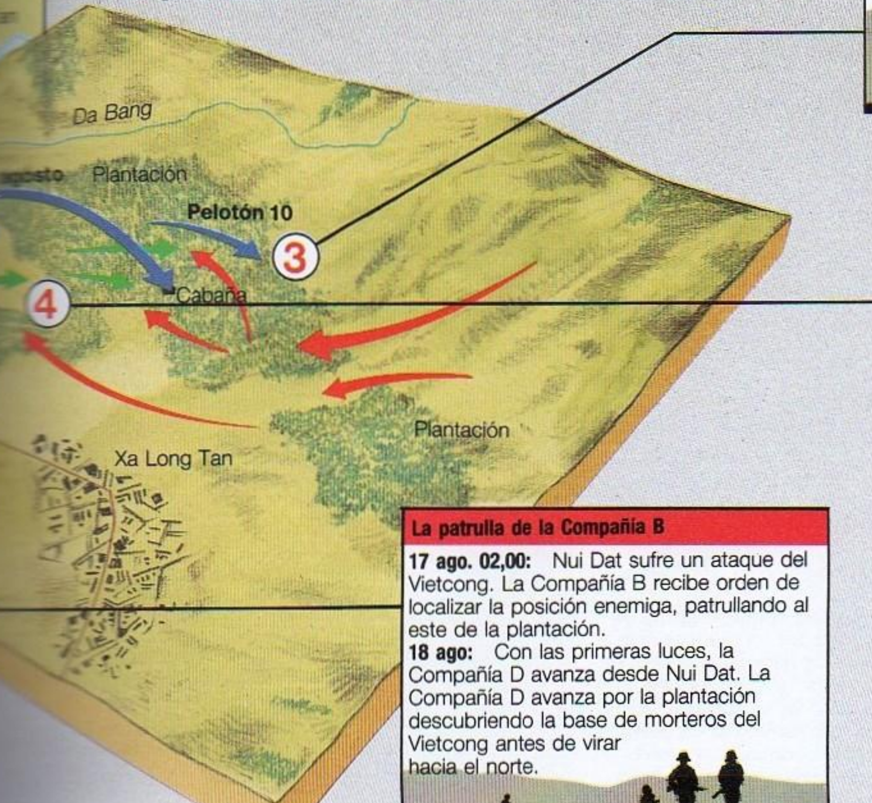
**18 ago. 14,30:** La Compañía D sigue adentrándose en la plantación con su Pelotón 11 avanzando a la cabeza y el Pelotón 10 por el flanco izquierdo.
**15,30:** El Pelotón 11 se encuentra con el Vietcong abriendo fuego a 300 metros. La Compañía rebasa una cabaña de trabajadores de la plantación y se ve sometida a un fuego intenso.





# La lucha en Long Tan
## Real Regimiento Australiano, 6.º Batallón
## Agosto de 1966

**A finales de mayo de 1966, el 5.º Batallón del Real Regimiento Australiano (RAR) fue desplegado en la zona de Nui Dat, unos 30 km al norte de Vung Tau. Tres semanas después, el 6.º Batallón del RAR se unió a su unidad hermana junto con el resto del 1.º Grupo de Combate Australiano. El 6.º Batallón comenzó a patrullar en torno a la zona base, explorando las plantaciones de los alrededores. Después, en la mañana del 17 de agosto, Nui Dat se vio sometido al ataque de los morteros enemigos.**




**La lucha de la Compañía D**

Atacada por una gran cantidad de tropas enemigas, la Compañía D adopta posiciones defensivas y mantiene a raya al Vietcong. El Pelotón 10, por el flanco izquierdo, rodea y abre fuego contra el enemigo, cogiéndole por sorpresa y obligándole a retroceder. Cubiertos por su propia artillería, los Pelotones 10 y 11 cargan contra el enemigo antes de retirarse con el Pelotón 12 a la posición de la Compañía D.



**Rescate**

**18,30:** Mientras el Vietcong reanuda sus ataques contra la posición australiana, los refuerzos avanzan por la plantación. La Compañía B avanza al sur de la Compañía D, mientras que la A avanza hacia el norte. El Vietcong tiene que replegarse ante la dura presión.



**La patrulla de la Compañía B**

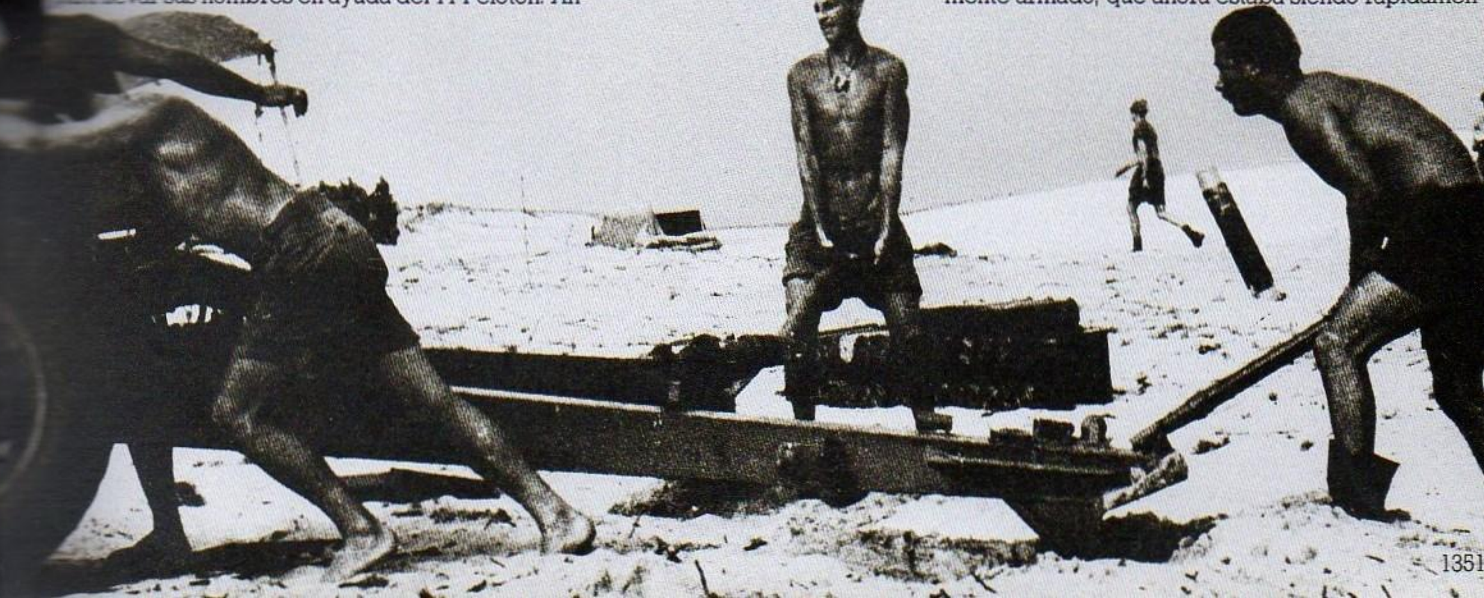
**17 ago. 02,00:** Nui Dat sufre un ataque del Vietcong. La Compañía B recibe orden de localizar la posición enemiga, patrullando al este de la plantación.

**18 ago:** Con las primeras luces, la Compañía D avanza desde Nui Dat. La Compañía D avanza por la plantación descubriendo la base de morteros del Vietcong antes de virar hacia el norte.




Smith tomó una rápida decisión: el Pelotón 10 por la izquierda y el 12 por detrás, junto con el grupo de Plana Mayor, adoptaron inmediatamente posiciones defensivas. El ruido del nutrido fuego procedente de la posición del Pelotón 11, advirtió a Smith de que se habían tropezado con una fuerza muy superior a los cinco guerrilleros que habían escapado en su anterior encuentro. Con el 12 Pelotón ocultándose alrededor del puesto de mando, Smith ordenó a Kendall, por su izquierda, que estuviese preparado para llevar sus hombres en ayuda del 11 Pelotón. Antes de que estuviese confirmada esta orden, el operador de radio del pelotón comunicó que estaban siendo superados numéricamente. Continuó diciendo que intentarían retroceder desde su posición, pero sólo consiguió transmitir una parte de la frase, ya que fue alcanzado por una bala que inutilizó la radio que llevaba a su espalda.

En un semicírculo abierto frente al 11 Pelotón, el fuego enemigo iba ganando en intensidad. En medio de la ruta de avance australiana se había montado una emboscada por parte de un grupo fuertemente armado, que ahora estaba siendo rápidamen-



te reforzado. Una capa azul-grisácea de humo se cernía sobre la plantación mientras que por encima de los australianos las balas rebotaban, chocaban y silbaban en la distancia, o bien chocaban sorda y pesadamente contra los árboles de caucho, produciendo una lluvia de hojas y ramas que caían sobre los soldados.

Tras recuperarse de la sorpresa inicial de la acción, Sharp empezó a organizar su defensa. El estruendo de la batalla campal ahogaba su voz, haciendo inútiles las órdenes verbales, por lo que el joven oficial echó cuerpo a tierra y se arrastró hacia las posiciones de sus hombres. Cuando no había avanzado más que unos pocos metros, resultó alcanzado, muriendo en el acto. Ahora era Bob Buick, el sargento del pelotón, el que ostentaba el mando, ocupándose de fortalecer las defensas.

Mientras el cielo se oscurecía sobre ellos, los hombres del Pelotón empezaron a moverse. Kendall se dirigió hacia el punto donde la batalla parecía ser más encarnizada. Mientras avanzaban, los cielos se abrieron y las lluvias monzónicas cubrieron la zona. La brecha entre ambos pelotones pronto estuvo cerrada, ya que a los pocos minutos, el Pelotón 10 se topó con una gran fuerza del Vietcong, dispuesta a cargar contra el Pelotón 11 sobre su flanco izquierdo. No hacían falta órdenes ya que toda la sección de cabeza, como un solo hombre, se puso rodilla en tierra, profiriendo un estremecedor grito de fuego a espaldas del confiado enemigo. Las figuras vestidas de negro caían como si fueran trigo en manos de un segador. Los proyectiles de 7,62 mm y de ametralladora causaron grandes estragos entre los ahora desorganizados miembros del Vietcong, que intentaban responder ante esta inesperada amenaza. El jefe de la fuerza enemiga, dándose cuenta de que se encontraba en una posición desventajosa, ordenó la retirada, oyéndose un toque de corneta por encima de los ruidos de la batalla.

La lucha terminó con la misma rapidez con que había empezado. Abandonando tras de sí a sus muertos y heridos, las fuerzas del Vietcong desaparecieron en la espesura y una vez más la pequeña fuerza australiana se quedó aparentemente sola. Apresurándose a aprovechar la ventaja de su sorpresa, Kendall ordenó a sus hombres que siguieran avanzando. Su avance apenas tuvo tiempo de adquirir un mínimo impulso, cuando se oyó otro toque de corneta mucho más cercano por el lado izquierdo, teniendo el tiempo justo de lanzarse al suelo mientras una sólida pared de figuras vestidas de negro surgían de la maleza y cargaban contra ellos con armas automáticas. Afortunadamente el Vietcong había fracasado totalmente en su intento de aislar al 10 Pelotón. Decidido a aprovechar rápidamente este descuido, Kendall mandó que todos los heridos que estuvieran en condiciones de andar se trasladaran al Puesto de Mando de la Compañía, con la solicitud de que se le enviara una radio de repuesto. El decidió permanecer con el resto del pelotón para cubrir la retirada.



Arriba: un pequeño grupo de australianos en cuyos rostros puede apreciarse la dureza de la guerra, se prepara para patrullar las vaporosas y enfangadas junglas de Phuoc Tuy. Las comunicaciones entre los pelotones sitiados y su base (derecha) hicieron posible que el fuego de apoyo artillero fuera devastadoramente preciso y que las fuerzas de socorro a bordo de los M 113 (abajo a la derecha) fueran guiadas a la zona de los combates. Extremo derecha: el rostro de Australia en la guerra.

## Hacia el este de los australianos había más tropas enemigas moviéndose para entrar en combate

Menos de 300 metros al sur de Kendall, el 11 Pelotón estaba siendo todavía fuertemente acosado. La sorpresa inicial de la acción ya había desaparecido y los defensores sitiados estaban respondiendo cal-

mosamente al fuego del Vietcong. Con la lluvia cayendo con fuerza sobre sus espaldas, los australianos estaban firmemente resueltos a resistir. Los ataques enemigos habían sido desbaratados con un fuego mortíferamente preciso tan pronto como estuvieron a la distancia correcta, lo cual dio a los australianos un respiro del que tenían mucha necesidad. El enemigo mantuvo un nutrido fuego sobre la posición australiana, pero era incapaz de forzar la situación con ventaja propia. A través de la lluvia y de la maleza, el Vietcong, junto con sus camaradas norvietnamitas, probaron primero un lado y luego el otro buscando el punto flaco de las defensas australianas. Una y otra vez, pequeños grupos de guerrilleros del Vietcong se abrieron camino a través del barro y de los matorrales hacia la posición del pelotón, en algunos casos arrastrando incluso pesadas ametralladoras. No obstante, el acertado emplazamiento de las armas del 11 Pelotón, aseguraba que ninguna de estas infiltraciones llegase lo bastante cerca como para infligir pérdidas serias.

Más al este de la posición australiana había más tropas enemigas dispuestas a entrar en combate. Los dos pelotones que estaban siendo atacados, en total menos de 50 hombres, no podían saber que estaban enfrentándose a tres regimientos enemigos: D 445, 274 y 45, con un total de casi 3.000 regulares de Vietnam del Norte y guerrilleros del Vietcong. Su armamento era una variopinta colección de carabinas de la Segunda Guerra Mundial, M 16 capturados a los americanos y los últimos fusiles de asalto salidos de los arsenales soviéticos, los AK-47. También había ametralladoras pesadas y lanzagranadas, así como fusiles de 106 mm sin retroceso.

Con los Pelotones 10 y 11 luchando desesperadamente al este de su puesto de mando, Smith estaba ocupado preparando planes y órdenes. Todavía no tenía comunicación por radio con sus pelotones, pero los heridos del Pelotón 10 ya estaban llegando a su posición y los que no requerían una atención médica urgente pudieron darle una descripción precisa de lo que estaba ocurriendo un poco más adelante. Smith dio sus órdenes actuando en base a esta información: El Pelotón 12 avanzaría hacia adelante para extraer al 11 Pelotón. Mientras tanto, el soldado «Yank» Akell trasladaría la radio de repuesto al Pelotón 10 con órdenes de que pidiera la protección del fuego de artillería para cubrir una retirada.

El enemigo había sido cogido desprevenido cuando el Pelotón 10 surgió en medio de la lluvia por su flanco derecho. La lucha era ahora más intermitente, pero de vez en cuando se recrudecía cuando cada bando ensayaba la fuerza del otro antes de decidirse a realizar alguna maniobra de importancia. No obstante, ahora los australianos tenían más probabilidades a su favor. Tomando con rapidez la radio de manos del jadeante Akell, Kendall transmitió un rápido Sitrep (informe de la situación), dando su posición exacta y solicitando un inmediato apoyo artillero. A los pocos segundos, los cañones de 105 mm de las Baterías 101 y 105 de la Real Artillería Australiana, estaban en línea esperando la orden para dar comienzo a su mortal lluvia de fuego en apoyo del pelotón sitiado.

Desde su posición Kendall no vio caer ningún proyectil, pero una explosión sorda le hizo suponer que el alcance era demasiado grande. Se hicieron unos rápidos ajustes que fueron transmitidos a los artilleros situados detrás. Nuevamente se abrió fuego, pero esta vez el proyectil cayó en medio de un grupo del Vietcong. Se produjeron gritos de regocijo en medio del círculo de defensores empapados por la lluvia cuando Kendall informó de la precisión del cañonazo, dando vía libre para una ráfaga más nutrida. En cuanto se recibió la orden, los cañones de Nui Dat abrieron fuego con toda su ferocidad. Encima de las tumbadas figuras, el cielo se llenó con un estruendo superior al de mil trenes de vapor, a medida que iba cayendo un proyectil tras otro entre las filas enemigas. A través de los árboles y de la lluvia

## FRUTOS DE VICTORIA

**La Operación Smithfield, en la que el 6.° Batallón RAR tuvo una actuación tan destacada, debilitó seriamente la estructura militar del Vietcong en la provincia de Phuoc Tuy. La acción de Long Tan se prolongó durante unas tres horas durante las cuales los australianos pudieron infligir graves pérdidas a un enemigo ampliamente superior en número.**
**La magnitud del éxito del Batallón no pudo ser apreciada hasta unos días después de la batalla. La Compañía D, que había soportado el grueso de la lucha, perdió 17 hombres de los 108 que había presentes. Resultaron heridos unos 21 australianos, siendo muerto también un miembro de las fuerzas de socorro.**
**No obstante estas pérdidas eran insignificantes en comparación con las del Vietcong. Un simple recuento de los cadáveres después de la acción, reveló que durante el ataque habían muerto 245 hombres, sin contar los que hubieran sido evacuados por el enemigo. Posteriores informes de inteligencia hacían suponer que en la batalla fueron heridos unos 500 guerrilleros del Vietcong. También sufrieron grandes pérdidas de armamento ligero y pesado. Además de capturar unos 40 fusiles de todos los tipos, los australianos recogieron del campo de batalla lanzacohetes, fusiles sin retroceso, ametralladoras ligeras y pesadas y morteros de 80 mm. El botín se completaba con 12.000 cartuchos de armas ligeras, 300 granadas y 100 disparos de mortero y de fusil sin retroceso. El heroísmo de la Compañía D fue oficialmente reconocido con la concesión de ocho honores militares. El Comandante Harry Smith, oficial de la unidad, ganó la Cruz Militar por su sobresaliente liderazgo; hubo un hombre que recibió una Medalla de Conducta Distinguida y otros cuatro que fueron mencionados en los despachos. Los resultados de Long Tan iban mucho más allá de la destrucción de una fuerza enemiga: no sólo la Compañía D desbarató un asalto contra la principal de las bases australianas, sino que también socavó la disposición enemiga a seguir enviando sus tropas al campo de batalla.**

que caía a cántaros, los hombres del 10 Pelotón miraban cómo las bombas abrían un camino de destrucción por entre las dispersas líneas de hombres de negro.

Con la atención del Vietcong pendiente ahora de la artillería, Kendall dio orden de retirarse. Al retroceder, con cada sección proporcionando fuego de cobertura a la siguiente, el Pelotón 10 se encontró con los hombres del Pelotón 12, mandado por el subteniente David Sabben, que había recibido órdenes de avanzar unos minutos antes y ahora iba a proporcionar más cobertura a la retirada del Pelotón 10. Agachándose en el suelo empapado por la lluvia, los dos oficiales discutieron la situación y decidieron que la única posibilidad que tenía el Pelotón 12 de ayudar al 11 era dar un amplio rodeo por el sur y avanzar desde esa dirección.

Cuando los hombres de Sabben todavía no habían avanzado 200 metros, se encontraron con 30 o 40 figuras de negro preparándose para un asalto contra la posición del 11 Pelotón. De espaldas a los australianos y en medio del fragor del combate, los del Vietcong no se dieron cuenta de esta nueva amenaza hasta que una mortífera descarga les segó como si fueran cañas en medio de una tormenta. Los australianos atacaron con fuerza, disparando un proyectil tras otro contra el enemigo en retirada.

Ahora había un claro de unos 50 metros, a través del cual los australianos podían ver a los supervivientes del 11 Pelotón y, adoptando una posición defensiva, llamaron a sus camaradas para que se unieran a ellos. Los dos grupos estaban tan próximos que la fuerza de rescate podía distinguir a los individuos dentro del perímetro del 11 Pelotón, pero los defensores no reconocieron su presencia.

Finalmente, tras el lanzamiento de una granada fumígena, fueron reconocidos. Con el fuego enemigo pisándoles los talones, los supervivientes del 11 Pelotón hicieron un sprint a través del claro que los separaba del 12 Pelotón. No todos los que intentaron el paso lo consiguieron, pero los que lo lograron fueron rápidamente arrastrados a la posición del pelotón donde recibieron municiones.

El Pelotón 12 y lo que quedaba del Pelotón 11 fueron retrocediendo en pequeños grupos a trechos de 5 a 10 metros, ocupándose cada grupo de cubrir al siguiente grupo en su camino hacia la posición del Pelotón 10 y el Puesto de Mando. Toda la maniobra se realizó sin sufrir una sola baja a pesar del nutrido fuego que se abatió sobre los soldados durante todo su recorrido. Uno de los últimos en llegar fue el Sargento del Pelotón «Paddy» Todd, que aunque herido de consideración en ambos tobillos insistió en arrastrarse todo el camino por sus propios medios para no tener que retirar un hombre de la acción por tener que atenderle a él.

Cuando ya estaban en Nui Dat, el resto del batallón no permaneció ocioso. Inmediatamente se envió una solicitud urgente de apoyo aéreo por parte de la USAF (que fue denegada por la espesa capa de nubes), disponiéndose finalmente de helicópteros Huey cargados con mantas llenas de municiones. La Compañía B recibió orden de regresar a la posición de la Compañía D, mientras que la Compañía A, que acababa de regresar de una patrulla de tres días embarcó a bordo de transportes blindados de personal (APC) tipo M 113, del Primer Escuadrón del Real Cuerpo Australiano de Blindados.

Con la llegada de la oscuridad, el Vietcong regresó. Aunque le había sido negado lo que hubiera sido una fácil victoria, interpretaron la retirada australia-

## VALOR RECONOCIDO

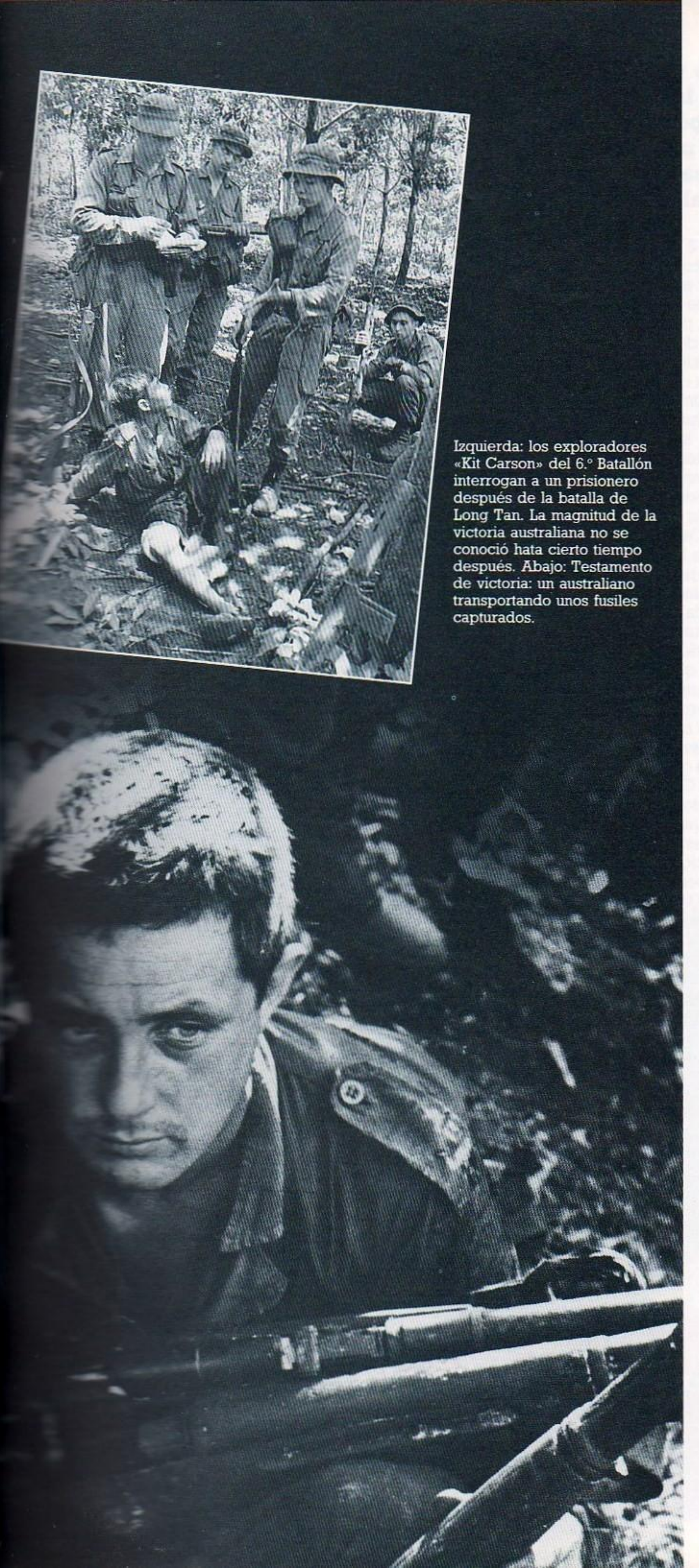
Como reconocimiento a su conducta durante la batalla de Long Tan, las tropas participantes recibieron una Citación Presidencial de los EEUU. En ella se mencionan los principales hechos de la batalla:
«La Compañía D, 6.° Batallón, del Real Regimiento Australiano, se distinguió por su extraordinario heroísmo durante las operaciones militares contra una fuerza armada en Vietnam el 18 de agosto de 1966. Cuando buscaba a unos miembros del Vietcong en una plantación de caucho al nordeste de Ba Ria, provincia de Phuoc Tuy, República del Vietnam, la Compañía D se encontró con el enemigo entablando un inmediato combate.

A medida que se iba desarrollando la batalla, se hizo evidente que los hombres de la Compañía D se estaban enfrentando con una fuerza numéricamente superior. Los pelotones de la Compañía D fueron rodeados y atacados desde todas partes por un batallón enemigo supuestamente reforzado con armas ligeras, automáticas y morteros. Luchando denodadamente contra un enemigo decidido y bien armado, los hombres de la Compañía D mantuvieron sus formaciones en la defensa de un perímetro común e infligieron graves pérdidas al Vietcong.

El enemigo mantuvo un fuego contínuo e intenso, atacando repetidamente desde todas las direcciones.

Después de tres horas de violentos ataques, y no habiendo conseguido penetrar las líneas australianas, el enemigo se retiró del campo de batalla, llevándose consigo muchos muertos y heridos y abandonando 245 cadáveres del Vietcong enfrente de la posición defensiva de la Compañía D. La tremenda valentía y el indómito coraje de la Compañía D, están dentro de la tradición del valor militar y reflejan el prestigio de la Compañía D, 6.° Batallón del Real Regimiento Australiano y en general del Ejército de Australia».





Izquierda: los exploradores «Kit Carson» del 6.° Batallón interrogan a un prisionero después de la batalla de Long Tan. La magnitud de la victoria australiana no se conoció hata cierto tiempo después. Abajo: Testamento de victoria: un australiano transportando unos fusiles capturados.

na como una señal de derrota. Al avanzar a través de la creciente penumbra, se encontraron con una sólida pared de fuego de fusilería y de ametralladora procedente de la compañía atrincherada, que les obligó a detenerse en su avance. El choque de este repentino bloqueo les obligó a dividirse, enviando sendos grupos por ambos flancos para tantear las defensas. Al principio fueron dos grupos pequeños los que avanzaron, intentando que los australianos revelaran prematuramente la posición de sus ametralladoras, pero la bien mantenida disciplina y la buena puntería en el tiro les impidieron seguir.

Las fuerzas enemigas estaban empezando a sentirse frustradas al no ser capaces de neutralizar a esta fuerza australiana relativamente pequeña. Después de cada ataque que era rechazado, se lanzaba otro con más ferocidad. Los cuerpos de los muertos se utilizaban como defensa por parte de los supervivientes de estos ataques, que vertían su fuego contra los australianos con muy pocos resultados. En más de una ocasión, un australiano solitario se deslizó fuera de su posición para ocuparse de su fuente de acoso, volviendo a reintegrarse poco después reanudando su tarea en la defensa del puesto.

Smith seguía de cerca todos los movimientos. Sin cuidarse del fuego de mortero y de los fusiles sin retroceso, comprobaba constantemente la posición defensiva. La escasez de munición era el peor problema, encargándose al sargento mayor de la compañía que pasara de una posición a otra repartiendo las escasas reservas que quedaban.

El Capitán Stanley, observador adelantado, mantuvo una conversación con las baterías de Nui Dat. En su esfuerzo por mantener una brecha en las filas enemigas tan constante como fuera posible, hizo desplazar la cortina artillera hacia adelante y hacia atrás por todo el perímetro defensivo, llegando a veces tan cerca que el barro y la metralla caían sobre la propia posición. Cuando llegaron los helicópteros que transportaban la munición, el Vietcong no se percató de la causa de interrupción del fuego artillero, y hasta que los helicópteros no empezaron a sonar de nuevo en su regreso a Nui Dat no reanudaron el ataque.

Hacia las 18,30 horas el fuego alrededor de la posición se endureció durante una hora. Por el oeste de la plantación, la Compañía B acababa de vadear el río Soui Da Bang y se estaba abriendo en abanico en formación de avance. Los exploradores de cabeza de la Compañía se encontraban ya al borde de la plantación de caucho, dando noticia inmediata de los movimientos del enemigo frente a ellos. El fragor del combate se había ido haciendo más intenso y los hombres miraban hacia adelante en espera de enzarzarse en una lucha a brazo partido con el enemigo. Esto no ocurrió tan pronto como pensaban, ya que 500 metros más al sur la Compañía A avanzaba a toda velocidad con los APC.

Habiendo estado perdidos en medio de la maleza y el barro más de una hora, los APC entraban ahora en combate en un terreno más abierto.

Con un suspiro colectivo de alivio, los cansados hombres de la Compañía D oyeron a su espalda el bienvenido ruido del combate. A los pocos minutos vieron los proyectores de los vehículos blindados que recorrían todo el perímetro y penetraban en la oscuridad hacia el este, donde se detuvieron y plantaron sus armas pesadas. Al principio cautelosamente y después con más confianza, las entumecidas figuras se movieron por el barro. Primero se puso de pie un soldado y miró en torno suyo, después otro. Los del Vietcong corrían mientras los APC actuaban como una devastadora guadaña de fuego en sus flancos y la Compañía A pasaba barriendo y eliminando toda resistencia. La batalla estaba ganada.

## PROYECTO PLOUGH

En junio de 1942 el Teniente Coronel Robert Frederick recibió orden de organizar una unidad capaz de operar en condiciones árticas. Su misión recibió el nombre en clave de Proyecto Plough (arado), se llevó a cabo eficazmente, disponiéndose de tres compañías a las que más adelante se llamó Primera Fuerza de Servicios Especiales (FSSF). Integrada por voluntarios canadienses y estadounidenses, básicamente rústicos tramperos y madereros, la FSSF se conocía popularmente como «la Fuerza».

En Fort William Henry Harrison, Montana, Frederick ponía a sus hombres en forma con un programa que incluía la escalada, el esquí y la prácticas de demolición. Pero el proyecto Plough sufrió una reducción en septiembre y el FSSF fue reconvertido de unidad de sabotaje que era, en unidad de combate.

La fuerza constaba de unos 2.400 hombres repartidos entre seis batallones de combate y uno de apoyo. Aunque la FSSF no tenía ni morteros pesados ni ametralladoras pesadas, poseía una dotación de armas ligeras de apoyo superior a la de una división regular de infantería. Aparte de las armas pequeñas, cada sección de la FSSF llevaba una Browning y una ametralladora Johnson, un bazoka, un mortero ligero y un lanzallamas.

Después de la invasión de la isla de Kiska, en las Aleutianas, en agosto de 1943, la FSSF fue trasladada a Europa, donde quedó asignada al Quinto Ejército de los Estados Unidos. Tras desempeñar un distinguido papel en la actuación de la Línea Bernhard en Italia, combatió en la zona de Anzio (enero de 1944), siendo la primera unidad aliada que entró en Roma cuando cayó la ciudad el 4 de junio de 1944.

Después de tomar parte en la invasión aliada del sur de Francia, en agosto, la FSSF fue disuelta en Villeneuve-Loubat. Durante su breve existencia la unidad sufrió 2.300 bajas.

Arriba a la derecha: el distintivo de hombro de la Primera Fuerza de Servicios Especiales.

**En dos horas de violento combate a corta distancia, la Primera Fuerza de Servicios Especiales tomó las laderas batidas por el fuego de Monte la Difensa, en la Línea Bernhard, en Italia**

A las 16,30 horas del 2 de diciembre de 1943, 925 cañones del Quinto Ejército mandado por el Teniente General Mark Clark empezaron a bombardear las posiciones alemanas de la Línea Bernhard. La Línea Bernhard, defendida por la XIV División Panzer, consistía en una serie de montañas sólidamente fortificadas que se extendía desde la desembocadura del río Garellano en la costa oeste de Italia, hacia el interior hasta las montañas de Matese. Durante un mes, el avance del Quinto Ejército de los Estados Unidos hacia Roma se había visto detenido ante estas posiciones aparentemente inexpugnables.

A pesar de las torrenciales lluvias otoñales que anunciaban la proximidad del invierno, Clark estaba decidido a impulsar el avance hacia Roma y el 16 de noviembre su Cuartel General envió instrucciones operativas para la reducción metódica de la Línea Bernhard. En la primera fase estaba planeada la toma del tramo Camino-Difensa-Remetanea, mientras que en la segunda fase se tomaría Sammucro. En la etapa final, el Quinto Ejército asaltaría la brecha que se extiende desde Mignano hasta Cassino y el valle de Liri que queda por detrás. El nombre en clave adoptado para el plan de Clark fue Operación Raincoat (impermeable), bastante adecuado dadas las condiciones climatológicas.

Ansioso por disponer de tropas con un entrenamiento adecuado en la guerra de montaña, Clark había pedido al General George Marshall, Jefe del Estado Mayor del Ejército de los Estados Unidos, que fuera destinada al Quinto Ejército la Primera Fuerza de Servicios Especiales (FSSF) mandada por el Coronel Robert Frederick, tan pronto como llegara al teatro europeo de operaciones. Así, cuando llegaron a Nápoles los 2.500 hombres de la FSSF el 19 de noviembre, no tuvieron que esperar mucho para su primera misión.

Según la primera fase del plan de Clark, la tarea de la FSSF era apoderarse de Monte la Difensa (cota 960) y Monte la Remetanea (cota 907), coordinadamente con un ataque británico a Monte Camino (cota 963) por el sur y otro ataque de la 36.ª División norteamericana a Monte Maggiore (cota 630) por el norte. La acción contra los picos tenía que hacerse encadenadamente: mientras los alemanes dominaran uno de ellos, podrían coordinar un eficaz fuego sobre los demás. Se consideraba Monte la Difensa como la clave del éxito de la operación.

En la última semana de noviembre, la FSSF se preparó para la batalla. Mientras los oficiales y suboficiales acompañaban a las patrullas enviadas por la 36.ª División, el Coronel Frederick y sus hombres




# BRIGADA DE LOS DIABLOS



repasaban los objetivos a pie y desde el aire. La única ruta que conducía a lo alto de Difensa era una senda que avanzaba desde el sur y la mayor parte de las armas alemanas habían sido emplazadas para cubrir esta vía de aproximación. Por la parte norte de la montaña, los últimos 300 metros antes de la cumbre formaban un verdadero precipicio, e inmediatamente por debajo de la cima había una serie de seis repisas con una altura media de 10 metros. Convencido de que la única posibilidad de éxito radicaba en la sorpresa, Frederick eligió para su ataque la terrible cara norte de la montaña.

La misión de realizar el ataque contra Difensa se encomendó al 2.° Regimiento mandado por el Coronel D. D. Williamson. El 3.° Regimiento fue dividido: su primer batallón proporcionaría camilleros y transporte de suministros en apoyo de la fuerza de asalto, mientras que el segundo batallón constituiría la reserva de Frederick. Los batallones del Primer Regimiento fueron asignados como reserva de la 36.ª División. El día D se fijó para el 28 de noviembre.

No obstante la lluvia continuada y la espesa capa de nubes limitaron la disponibilidad de apoyo aéreo y obligaron a posponer el día D. Con un pronóstico del tiempo que anunciaba algunos claros para los días 2 y 3 de diciembre, Clark decidió atacar la mañana del 3. El FSSF debería trasladarse al lugar de encuentro el 1.

A las 16,00 horas del 1 de diciembre, el 2.° Regimiento embarcó en camiones para el transporte al frente, abandonando el vivac de la FSSF en Santa Marie. Los regimientos 1.° y 3.° siguieron con intervalos de una hora. Azotados por una lluvia helada, los primeros camiones llegaron a Presenzano, cerca del puesto de mando de la 36.ª División, a las 21,00 horas. Desde aquí, la FSSF debería recorrer las 10

**Izquierda: un soldado de la FSSF armado con una Johnson y adecuadamente vestido contra el mal tiempo, busca señales de actividad enemiga. Abajo: los paracaidistas de la FSSF realizan un salto de entrenamiento.**

millas finales hasta el lugar de reunión. La artillería concentrada por los Ejércitos II y X norteamericanos estaba bombardeando las posiciones alemanas, siendo respondida por un rápido fuego alemán anti-baterías cuando los cargados hombres echaron pie a tierra. Los guías del 2.° Regimiento buscaron un atajo por en medio de unos olivares, pero sin éxito, ya que la lluvia incesante había reducido todos los campos a un puro cenagal. A las 03,00 horas del 2 de diciembre cesó finalmente la lluvia cuando los FSSF llegaban a una hondonada en la mitad del camino a Difensa, escondiéndose en medio de la maleza de los pinos.

Durante todo el día estuvieron sobrevolando los bombarderos aliados. Aunque la pobre visibilidad del 1 de diciembre había limitado al XII Mando de Apoyo Aéreo a 274 salidas contra objetivos de los sectores del II y X Ejércitos, el día 2 se produjeron 612 salidas, arrojándose un total de 500 toneladas de bombas contra posiciones enemigas al norte, hasta Cassino. El historiador de la Primera Fuerza de Servicios Especiales, Teniente Coronel Robert Burhan, describía así la atmósfera mientras los batallones de asalto esperaban la orden de avanzar:

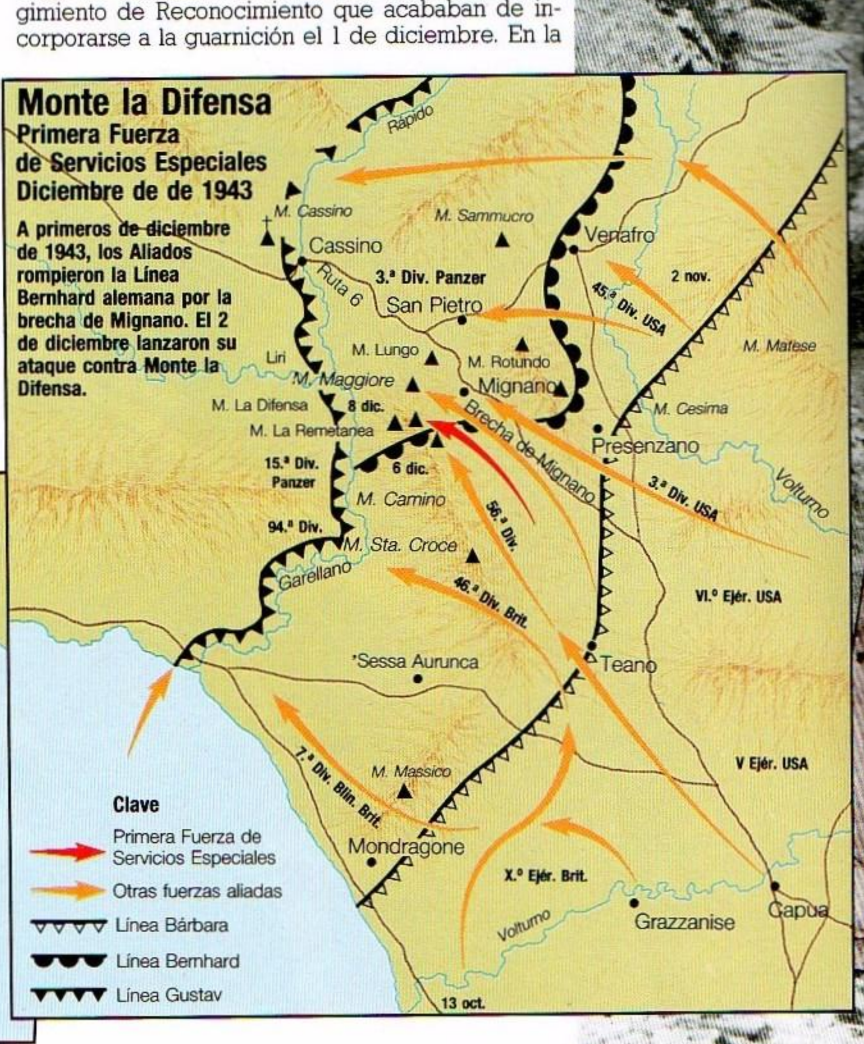
«Poco después del mediodía, el 2.° Regimiento descansaba escondido entre los pinos a lo largo de la línea de 4.000 metros situada en la mitad del camino a Difensa, moviéndose lentamente bajo el tibio sol. Podían verse las actividades típicas antes de entrar en combate: afilaban los machetes, aseguraban las granadas de mano, comprobaban la munición, etc. Hacia las cuatro de la tarde se dio orden de comer las raciones frías K y prepararse para ponerse en movimiento.»

A las 16,30 horas, la artillería masiva del Quinto Ejército empezó a lanzar contra las posiciones enemigas bombas de alto explosivo, de fósforo blanco y de humo. En una hora, 345 cañones lanzaron más de 22.000 proyectiles sobre Difensa. Mientras las bombas pasaban sobre su cabeza, el Coronel Frederick ordenó a su 1.° Regimiento que se trasladara a su posición como reserva de división, al sur de la cota 360. Mientras tanto el 1.° Batallón del 3.° Regimiento (el batallón de reserva para la fuerza de asalto) empezó a avanzar hacia su posición en la base del precipicio. Se envió un ordenanza al Coronel Williamson, recordándole que no se deberían utilizar armas de fuego antes de las 18,00 horas a menos que sus hombres no tuvieran otra salida: con anterioridad a esto sólo podrían utilizarse machetes o granadas. Satisfecho de los últimos preparativos, Frederick cortó un palo de un matorral y se puso en marcha, seguido por su grupo de cabeza.

Los miembros de la fuerza que escudriñaban con atención la parte alta de la cresta Camino-Difensa, creían estar viendo una cadena de erupciones a causa de las bombas que hacían explosión en toda su longitud. A las 22,30 horas, las secciones de cabeza de las tropas de asalto estaban en la base de la pared. Antes de que cayera la noche, algunos de los más expertos escaladores ya habían trazado una ruta para escalar la pared y habían tendido cuerdas en las secciones más difíciles. Un miembro de las tropas de asalto recordaba así sus impresiones durante la tortuosa escalada: «No se trataba de miedo a morir, sino de un total agotamiento e intento de sobrevivir». A las 03,00 horas de la mañana siguiente, completaba la escalada el último hombre de la 1.ª Compañía. Con cautela, los exploradores se arrastraron por la abrupta pendiente de 350 metros que conduce a la cresta de Difensa. Cuando 90 minutos más tarde se dispuso del informe de los exploradores, ya habían completado la escalada las Compañías 2 y 3. Mac William, que mandaba el 2.° Batallón, dio las órdenes para disponer el ataque: la Compañía 1, mandada por el Capitán W. T. Rothlin, avanzaría por la izquierda, mientras que la Compañía 2 del Capitán S. C. Water avanzaría por el centro y la Compañía 3 del Capitán Durwood Daugherty se mantendría en línea en el flanco derecho.

Cuando las tres compañías del 2.° Batallón se pusieron en línea, empezaron a caerse algunas rocas sueltas por la pendiente con gran ruido. Sobre la posición alemana pudieron verse dos begalas de señales, que posteriormente fueron seguidas por otras de luz de magnesio que iluminaron toda la cresta. En los bunkers de Difensa había esa mañana dos compañías del 3.° Batallón, del 104 Regimiento Panzergrenadier más otras dos compañías del 115 Regimiento de Reconocimiento que acababan de incorporarse a la guarnición el 1 de diciembre. En la







línea que se extiende hasta Camino había desplegadas otras dos compañías más del 3.° Batallón, 104 Regimiento. Aunque los alemanes fueron cogidos por sorpresa, reaccionaron rápidamente.

En la lucha confusa y fragmentaria que siguió, resultó decisiva la insistencia manifestada por Frederick para estimular las acciones individuales en todas las filas de la FSSF. Cuando todavía quedaba una hora de oscuridad, había 18 secciones del 1.° Batallón en línea, guerreando hacia sus objetivos. Desde posiciones bien escondidas, los morteros ligeros de cada compañía entraron rápidamente en acción. Las ametralladoras Browning y Johnson proporcionaban fuego de cobertura mientras los «bravos» se abrían camino por la pendiente.

Cuando el Sargento Hugh McGinty, de la 2.ª Compañía, intentó mover su sección para rodear una serie de emplazamientos de ametralladoras, un devastador fuego empezó a caer sobre sus hombres. Advirtiendo la situación de McGinty, los sargentos Howard Van Ausdale y Thomas Fenton, ambos exploradores, avanzaron y empezaron a abrir fuego de automática con sus Thompson sobre las posiciones enemigas mientras la sección de McGinty trasladaba sus heridos a cubierto. Tomando consigo ocho hombres, Van Ausdale ordenó al grupo de una ametralladora próxima que le cubrieran, pidió tres proyectiles de los morteros de la compañía y avanzó con su improvisada sección contra la ametralladora alemana más próxima. Tras silenciar una ametralladora con granadas y bayonetas, los hombres de Van Ausdale se trasladaron a eliminar una segunda posición.

En el flanco izquierdo, el Teniente Karl Kaasch encontró bloqueado el avance de su pelotón por dos ametralladoras. Mientras su pelotón le proporcionaba cobertura, Kaasch avanzó con dos hombres consiguiendo silenciar ambas armas con granadas. El constante avance realizado por la 1.ª Compañía la había llevado ya cerca de la cresta y la resistencia alemana estaba cercana al colapso.

A las 07,00 horas, las tres compañías del 2.° Batallón estaban en lo alto del borde y durante unos minutos se disipó la niebla. Había unos 75 alemanes muertos en sus refugios y otros 40 habían sido hechos prisioneros, pero podía verse que la mayor par-

**Izquierda: un grupo de «bravos» norteamericanos con el rostro ennegrecido y cansados por el combate, aprovecha un rato para fumar un cigarro y charlar un poco. Imagen principal: una patrulla de la FSSF avanza por las abruptas pendientes de la montaña.**

## LA GUERRA EN LAS MONTAÑAS

Cuando los Aliados hubieron consolidado con éxito su cabeza de puente en el sur de Italia, empezaron a avanzar hacia el norte en dirección a Roma. Pero los alemanes habían construido una serie de líneas defensivas fortificadas a lo ancho de la península, aprovechando ampliamente las características naturales de la región: montañas abruptas separadas por valles cortados a pico. Después de los desembarcos de Salerno en septiembre de 1943, los Aliados avanzaron hacia las carreteras 6 y 7, consiguiendo penetrar la Línea Bárbara, pero viéndose detenidos ante la formidable Línea Bernhard. Esta línea formaba parte de la Línea Gustav, que se extendía desde la desembocadura del río Garellano en la costa oeste, hasta las montañas Matese. El único camino posible a través de la posición era la brecha de Mignano, lugar en el que la carretera 6 corría junto al río Liri. Pero la brecha estaba dominada por fuertes posiciones enemigas: por el norte estaba Monte Sammucro y por el sur había tres picos: Remetanea, la Difensa y Camino. Los picos formaban una «L» cuya base cubría un tramo de un kilómetro de largo, que unía Remetanea (907 m de altitud) con Difensa (960 m). El brazo largo se extendía hacia el sur, uniendo Difensa con Camino (963 m).
Todas las montañas habían sido fortificadas por los alemanes, con emplazamientos artilleros bien camuflados, muchas veces excavados en la roca, apoyados con nidos de ametralladoras defendidos con sacos terreros. Mientras las tropas alemanas dominaran las cumbres de las montañas, no podía haber el menor movimiento en la brecha de Mignano.
El primer asalto aliado contra la posición fue llevado a cabo por la 56.ª División Británica y la 3.ª División Estadounidense, a primeros de noviembre sin ningún resultado. El 19 llegó a Italia la Primera Fuerza de Servicios Especiales y se preparó para asaltar las montañas dominadas por el enemigo.

te de la guarnición de Difensa se estaba retirando hacia el oeste en dirección a Remetanea. Se pidió fuego de los morteros, pero antes de que se dispararan las primeras bombas la niebla se había cerrado de nuevo, haciendo imposible la observación. El 1.° Batallón del Teniente Coronel Robert Moore se reunió en la cresta con los hombres de MacWilliam, dedicándose a localizar a los francotiradores y a preparar su defensa ante un posible contraataque. Aunque andaba escaso de munición, MacWilliam tenía prisa por tomar Remetanea antes de que los alemanes tuvieran ocasión de consolidar su defensa. Momentos después de que MacWilliam diera la orden de avance a la 1.ª Compañía, resultó muerto por un mortero que cayó en el puesto de mando del batallón. Cuando la artillería alemana y el fuego de mortero arreciaron, Frederick ordenó al 2.° Regimiento que se mantuviera firme en Difensa y esperara la llegada de municiones.

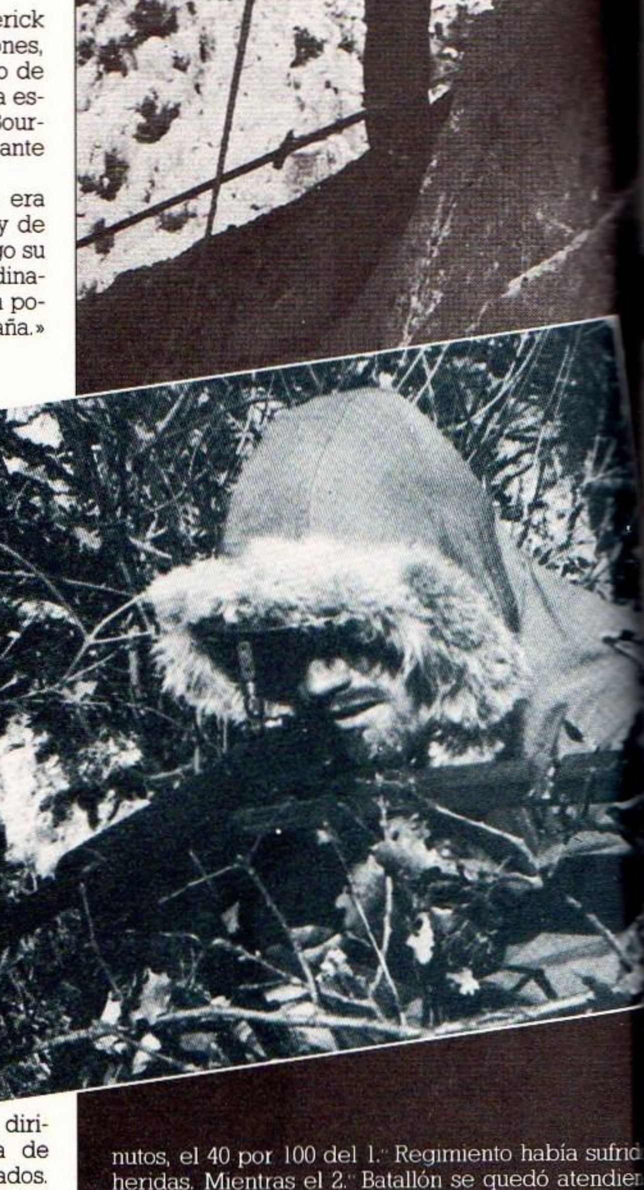
Desde su puesto de mando, el Coronel Frederick ordenó al 3.° Regimiento avanzar con municiones, agua, raciones, mantas y literas. Desde el punto de reunión a lo alto de Difensa había una agotadora escalada de seis horas. El Teniente Coronel John Bourne, describía así la reacción del 3.° Regimiento ante esta penosa tarea:

«Al principio los hombres pensaban que no era para esto para lo que habían sido entrenados y de hecho se sentían un poco ofendidos. Sin embargo su actitud cambió cuando vieron que las tropas ordinarias de suministro o los enfermos nunca habrían podido soportar los rigores de la guerra de montaña.»

Durante todo el día los alemanes siguieron disparando fuego de mortero y de artillería contra Difensa pero, para sorpresa de Frederick, no hubo señales de contraataque. Se enviaron patrullas hacia Remetanea para eliminar los francotiradores, traer los prisioneros y tantear las posiciones alemanas.

Al oscurecer empezó a caer una lluvia helada que vino a sumarse a las incomodidades de los hombres en lo alto de la montaña. Al ruido ya familiar del fuego de mortero y de la artillería, se añadía ahora el horripilante chillido de los lanzacohetes Nebelwerfer. Durante todo el día anterior, el 1.° Regimiento del Coronel Alfred Marshall había quedado como reserva junto a la colina 360.

Antes de que el batallón se pusiera en movimiento, una corriente de balas trazadoras convergió sobre los elementos de cabeza, siendo seguida unos segundos más tarde por una cortina de fuego de artillería que se abatió por toda la zona ocupada por el 1.° Regimiento. El Comandante S. V. Ojala y el Capitán George MacCall, convencidos de que los francotiradores estaban dirigiendo a la artillería, enviaron una patrulla de 13 hombres para encontrar a los tiradores apostados. En cuanto un francotirador abría fuego contra los hombres que avanzaban, los otros miembros de la patrulla rodeaban por el flanco para buscar un ángulo de disparo. Súbitamente, a los 20 minutos, el fuego alemán cesó. Sin embargo, en esos pocos mi-



**Un escalador de la FSSF durante una difícil ascensión en una pared rocosa de montaña. Sobre estas líneas: un miembro de la FSSF bien escondido en la maleza mantiene al enemigo en el punto de mira de su Johnson.**

nutos, el 40 por 100 del 1.° Regimiento había sufrid heridas. Mientras el 2.° Batallón se quedó atendien do a los heridos, el primer batallón avanzó hacia D fensa.

Al terminar el día D de la Operación Raincoat, ha bía dos batallones de la FSSF que habían tomado só lida posesión de su primer objetivo, y se estaban lle vando refuerzos y suministros para el ataque a Re metanea. Las formidables posiciones alemanas e Difensa habían rechazado los ataques sucesivos d la 3.° División durante 12 días en el mes de noviem bre, pero esta vez habían sido arrolladas por 30 hombres del FSSF en sólo dos horas de combate.

# ANGELES DEL INFIERNO




## LOS ANGELES EN COREA

El 25 de junio de 1950, siete divisiones del Ejército Popular de Corea del Norte (NKPA), invadieron la República de Corea del Sur. Casi inmediatamente, las Naciones Unidas enviaron una fuerza internacional, con un gran contingente estadounidense, en apoyo del Ejército de Corea del Sur.

Al disponer de pocas fuerzas aerotransportadas al principio de la Guerra de Corea, el ejército de los Estados Unidos seleccionó un debilitado regimiento destinado en la 11.ª División aerotransportada en Fort Campbell, Kentucky, elevándolo en dos meses a la plenitud de su fuerza. Se adscribieron al mismo regimiento otras unidades de la misma división, incluyendo un batallón de artillería de campaña, una batería antiaérea, una compañía de ingenieros y dos grupos de exploradores. Finalmente, con un total de 4.400 hombres, en septiembre iniciaba su viaje a Corea el 187 Grupo de Combate Aerotransportado, conocido como «Los Angeles del Infierno».

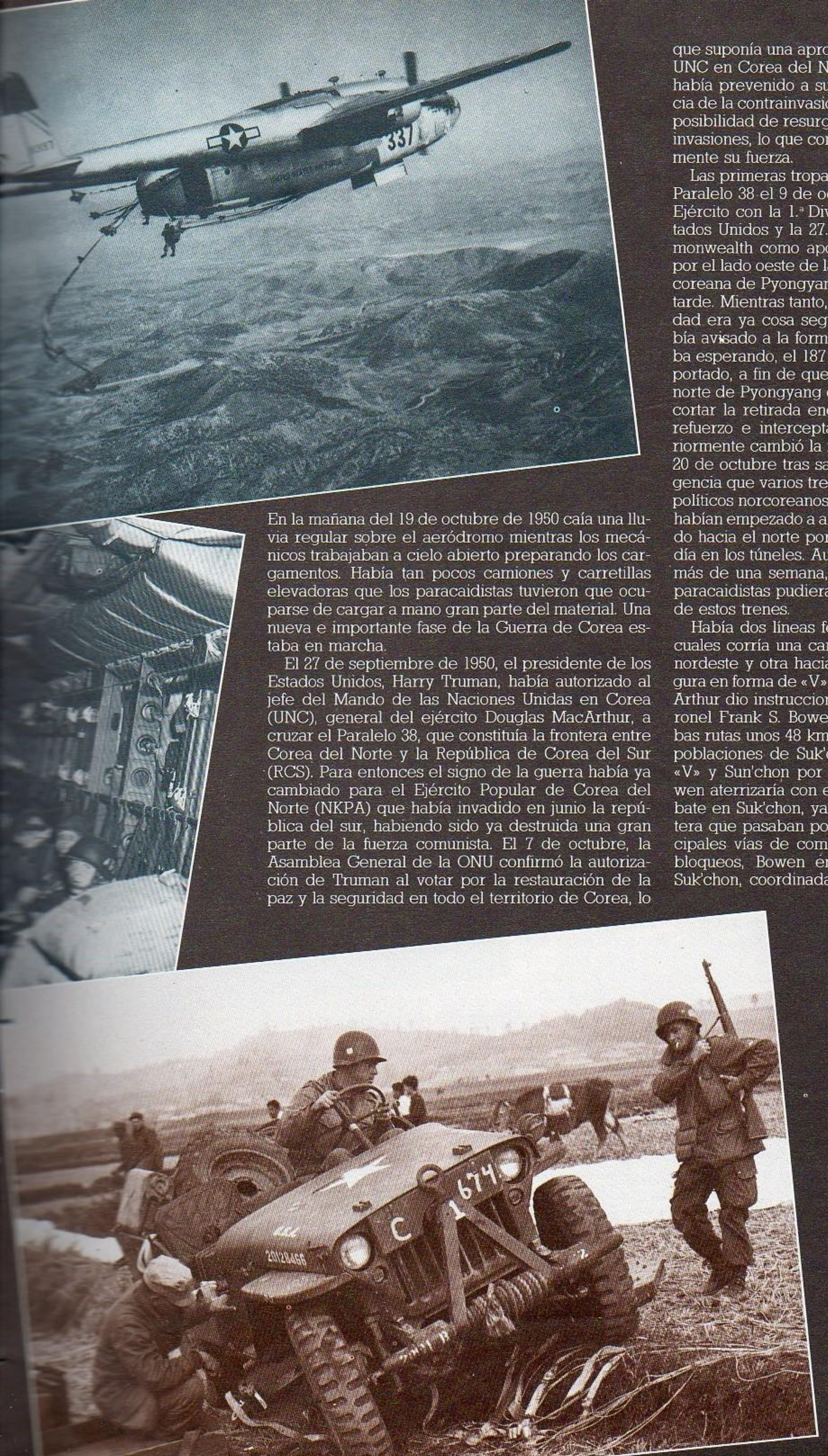
Cuando el 187 llegó a Corea, las fuerzas aliadas de la ONU estaban en condiciones de cruzar el Paralelo 38, que era la frontera entre Corea del Norte y Corea del Sur. Las fuerzas invasoras comunistas habían sido casi destruidas y el 9 de octubre de 1950 el Octavo Ejército de los Estados Unidos y el X Cuerpo de Ejército cruzaron la frontera con Corea del Norte para aniquilar al NKPA. El I Cuerpo del Octavo Ejército recibió órdenes de avanzar 70 millas hasta Pyongyang, capital de Corea del Norte.

Arriba: distintivo de hombro de los «Angeles del Infierno».




**En octubre de 1950, los paracaidistas del 187 Grupo de Combate Aerotransportado saltaron sobre Corea del Norte para unirse a la lucha contra las tropas comunistas**

El campo de aviación de Kimpo, situado cerca de la capital de Corea del Sur, Seúl, no era un buen sitio para iniciar una operación aerotransportada. Tenía una pista de 1.800 m de largo y 46 m de ancho en no muy buenas condiciones y poco más. Su espacio de estacionamiento era tan limitado que todos los aviones tácticos habitualmente basados en este campo tuvieron que ser temporalmente trasladados para dejar sitio a los 120 aviones de transporte que llegaban desde las bases estadounidenses en Japón.



que suponía una aprobación tácita de la entrada del UNC en Corea del Norte. El General MacArthur ya había prevenido a sus comandantes de la inminencia de la contrainvasión: su objetivo era eliminar toda posibilidad de resurgimiento del NKPA para nuevas invasiones, lo que conseguiría eliminando completamente su fuerza.

Las primeras tropas de la ONU habían cruzado el Paralelo 38 el 9 de octubre: el I Cuerpo del Octavo Ejército con la 1.ª División de Caballería de los Estados Unidos y la 27.ª Brigada Británica de la Commonwealth como apoyo, habían penetrado 110 km por el lado oeste de la península hasta la capital norcoreana de Pyongyang adonde llegaron 10 días más tarde. Mientras tanto, al ver que la captura de la ciudad era ya cosa segura, el General MacArthur había avisado a la formación paracaidista que le estaba esperando, el 187 Grupo de Combate Aerotransportado, a fin de que estuviera listo para un salto al norte de Pyongyang el 21 de octubre, con objeto de cortar la retirada enemiga, bloquear la llegada de refuerzo e interceptar sus comunicaciones. Posteriormente cambió la fecha del salto a la mañana del 20 de octubre tras saber por los informes de inteligencia que varios trenes cargados de funcionarios y políticos norcoreanos y prisioneros norteamericanos habían empezado a abandonar Pyongyang, avanzando hacia el norte por la noche y escondiéndose de día en los túneles. Aunque esta información tenía ya más de una semana, MacArthur esperaba que sus paracaidistas pudieran interceptar al menos alguno de estos trenes.

Había dos líneas férreas junto a cada una de las cuales corría una carretera. Una avanzaba hacia el nordeste y otra hacia el noroeste, formando una figura en forma de «V» a la salida de Pyongyang. MacArthur dio instrucciones al comandante del 18.º, Coronel Frank S. Bowen Jr., para que bloqueara ambas rutas unos 48 km al norte de Pyongyang, en las poblaciones de Suk'chon por el brazo oeste de la «V» y Sun'chon por el brazo este. El Coronel Bowen aterrizaría con el grueso de su fuerza de combate en Suk'chon, ya que la línea férrea y la carretera que pasaban por esta población eran las principales vías de comunicación. Tras establecer los bloqueos, Bowen enviaría un batallón al sur de Suk'chon, coordinadamente con un ataque hacia el

En la mañana del 19 de octubre de 1950 caía una lluvia regular sobre el aeródromo mientras los mecánicos trabajaban a cielo abierto preparando los cargamentos. Había tan pocos camiones y carretillas elevadoras que los paracaidistas tuvieron que ocuparse de cargar a mano gran parte del material. Una nueva e importante fase de la Guerra de Corea estaba en marcha.

El 27 de septiembre de 1950, el presidente de los Estados Unidos, Harry Truman, había autorizado al jefe del Mando de las Naciones Unidas en Corea (UNC), general del ejército Douglas MacArthur, a cruzar el Paralelo 38, que constituía la frontera entre Corea del Norte y la República de Corea del Sur (RCS). Para entonces el signo de la guerra había ya cambiado para el Ejército Popular de Corea del Norte (NKPA) que había invadido en junio la república del sur, habiendo sido ya destruida una gran parte de la fuerza comunista. El 7 de octubre, la Asamblea General de la ONU confirmó la autorización de Truman al votar por la restauración de la paz y la seguridad en todo el territorio de Corea, lo

Página 1361: el Cabo Joseph Beyin, equipado con armamento pesado además del paracaídas y su equipo de combate normal, preparándose para embarcar. Izquierda: paracaidistas sonrientes embarcando en su C-119 para un salto de ejercicio cerca de Seúl. Centro izquierda: con un aire más sombrío, los hombres buscan su sitio en el interior de un «Flying Boxcar», como llamaban a los C-119. Arriba a la izquierda: los paracaidistas se lanzan tras las filas enemigas. Izquierda: reagrupamiento de las tropas tras el lanzamiento paracaidista, un jeep ya liberado de su aparejo preparado para iniciar la marcha.

## 187 GRUPO DE COMBATE AEROTRANS-PORTADO

**El Ejército de los Estados Unidos promovió las actividades del 187 Regimiento de Infantería en febrero de 1943, como formación de planeadores de la 11.ª División aerotransportada. Embarcado con su División hacia el teatro de Operaciones del Pacífico en mayo de 1944, el 187 entró en acción en Nueva Guinea y en las islas de Leyte y Luzón, en Filipinas. Por sus operaciones en Luzón recibió una Citación Presidencial. Cuando en abril de 1949 el 187 regresó a los Estados Unidos, fue reorganizado como regimiento paracaidista. Al estallar la Guerra de Corea en junio de 1950, el 187 fue reforzado con artillería, personal de ingenieros y otras fuerzas, convirtiéndose en el 187 Grupo de Combate Aerotransportado y partiendo hacia el Extremo Oriente en septiembre. El Grupo realizó dos saltos de combate en Corea: en Suk'chon y Sun'chon en octubre de 1950, y en Munsan-ni en marzo de 1951. En total, el 187 participó en seis acciones en toda la guerra. Se hizo acreedor a una Citación Presidencial por su acción en Suk'chon y Sun'chon. En julio de 1955, el Regimiento volvió a los Estados Unidos. Durante la Guerra del Vietnam, el 3.º Batallón del 187 sirvió desde 1967 hasta 1971 con la 101.ª División Aerotransportada. El batallón participó en 12 acciones durante la guerra, incluidas las batallas de Trang Bang y Dong Ap Bia Mountain, por las que mereció Citaciones Presidenciales. En la actualidad, el 187 de Infantería Aerotransportada tiene su Cuartel General en Fort Campbell, Kentucky, donde actúa como regimiento matriz de cinco batallones. Tres de éstos están estacionados en Fort Campbell, mientras que los otros dos están en Panamá.**

norte desde Pyonyang por parte del Cuerpo I, atrapando a las tropas norcoreanas entre dos fuegos y destruyéndolas.

El 187 Grupo de Combate sería trasladado hasta su zona de lanzamiento por 120 aviones traídos desde las bases norteamericanas en Japón. Un tercio de los aviones procedían de la Segunda Guerra Mundial. El resto eran del nuevo tipo C-119, que poseían un espacioso compartimento de carga, alas altas, dos potentes motores y una estructura de cola con doble timón. El número total de aviones disponibles no bastaba para trasladar a todo el Grupo de Combate de una sola vez, por lo que más de 1.000 hombres del Coronel Bowen se vieron obligados a esperar a un segundo viaje.

A las 02,30 horas del 20 de octubre, los paracaidistas estaban sobre la pista de Kimpo, empapada por la lluvia. Se esperaba que dejaría de llover de un momento a otro, pero hasta el mediodía, seis horas después de la hora prevista para el despegue, no mejoró el tiempo lo suficiente como para que el primer avión de transporte iniciara su movimiento. Cuando todos los aviones estaban volando en círculo sobre la base, la escuadrilla puso rumbo nordeste hacia el Mar Amarillo, y a continuación hacia el norte durante unos 80 km. Seguidamente los aviones se dividieron en dos grupos, cada uno de ellos dirigiéndose a su propia zona de lanzamiento. Al mismo tiempo, los cazas F-51 y F-80 y los bombarderos B-26 despegaban desde otros aeropuertos de Corea del Sur avanzando directamente a gran velocidad hacia las zonas de lanzamiento y bombardeándolas mientras se aproximaban los transportes de tropas. El General MacArthur y los miembros de su Estado Mayor también se encaminaban hacia la zona a bordo del avión personal de MacArthur, el «Bataan» a fin de observar el salto de los paracaidistas.

A partir de las 14,00 horas, el grueso del 187.º con el 1.º y 3.º Batallones y el propio Coronel Bowen, saltaron sobre Suk'chon. No había fuego antiaéreo enemigo: sólo había un fuego ligero de fusilería. Un hombre colgando de su paracaídas fue muerto por el fuego de fusil y hubo otros 25 hombres que sufrieron heridas en el salto. Otro grupo de hombres pareció estar en gran peligro al caer sobre una línea eléctrica de alta tensión o cerca de ella, la cual no había sido detectada en las fotografías de reconocimiento aéreo de las zonas de lanzamiento. Por fortuna la línea estaba sin tensión. Entre el equipo pesado arrojado en paracaídas se incluían jeeps de tres cuartos de tonelada, obuses de 105 mm y grandes fardos de municiones para las piezas de artillería. Los hombres que lanzaban el equipo desde los aviones —a los que llamaban «pateadores»— los arrojaban tan seguidos que los paracaídas de 100 pies utilizados para el aterrizaje de algunos de los paquetes, quitaban el aire a otros paracaídas más pequeños haciendo que se estrellaran. Hubo otros paracaídas que se desgarraron y algunos vehículos se soltaron de su aparejo estrellándose contra el suelo. Pero en general la mayor parte del equipo aerotransportado llegó al suelo en buenas condiciones.

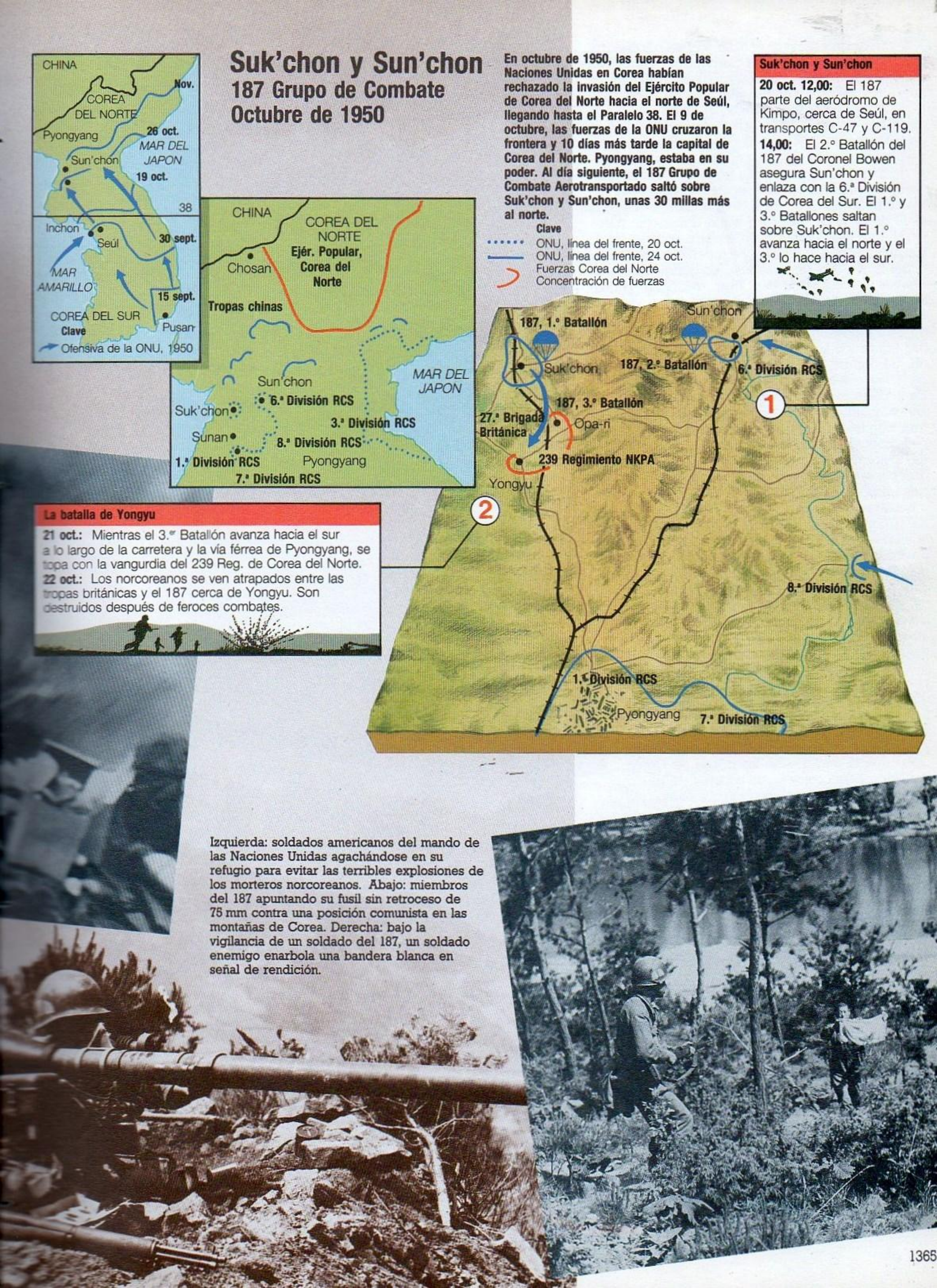
El Primer Batallón avanzó hacia el norte encontrando poca resistencia, tomó Suk'chon y bloqueó las rutas al norte y al este de la población, capturando a 15 norcoreanos en el proceso. El Tercer Batallón avanzó hacia el sur y estableció bloqueos en la carretera y la vía férrea que quedaba unas dos millas al sur de Suk'chon, matando a cinco norcoreanos y capturando a otros 42 en su avance. Ninguno de ambos batallones sufrió bajas. Todos los prisioneros hechos por las fuerzas paracaidistas resultaron proceder del 2.º Regimiento de Corea del Norte, que como parte de la 1.ª División había tenido un importante papel en la invasión de Corea del Sur por parte de Corea del Norte.

Pocos minutos después de iniciarse el salto sobre Suk'chon, el 2.º Batallón del Coronel Bowen empezó a saltar sobre su zona de lanzamiento a corta distancia al suroeste de Sun'chon. No hubo fuego enemigo contra el Batallón, pero 20 de sus hombres resultaron heridos en el salto. Sin encontrar la menor resistencia, dos compañías de fusileros del 2.º Batallón organizaron el bloqueo de la carretera al oeste de Sun'chon y de la carretera y el ferrocarril por el lado sur de la población. La otra compañía de fusiles avanzó sin oposición hacia el nordeste hasta llegar a la población, estableciendo contacto con una unidad de la 6.ª División de Corea del Sur, que había llegado a Sun'chon por el oeste, dentro del avance general del Octavo Ejército por encima del Paralelo 38.



# Suk'chon y Sun'chon
## 187 Grupo de Combate
## Octubre de 1950

**En octubre de 1950, las fuerzas de las Naciones Unidas en Corea habían rechazado la invasión del Ejército Popular de Corea del Norte hacia el norte de Seúl, llegando hasta el Paralelo 38. El 9 de octubre, las fuerzas de la ONU cruzaron la frontera y 10 días más tarde la capital de Corea del Norte, Pyongyang, estaba en su poder. Al día siguiente, el 187 Grupo de Combate Aerotransportado saltó sobre Suk'chon y Sun'chon, unas 30 millas más al norte.**




Izquierda: soldados americanos del mando de las Naciones Unidas agachándose en su refugio para evitar las terribles explosiones de los morteros norcoreanos. Abajo: miembros del 187 apuntando su fusil sin retroceso de 75 mm contra una posición comunista en las montañas de Corea. Derecha: bajo la vigilancia de un soldado del 187, un soldado enemigo enarbola una bandera blanca en señal de rendición.

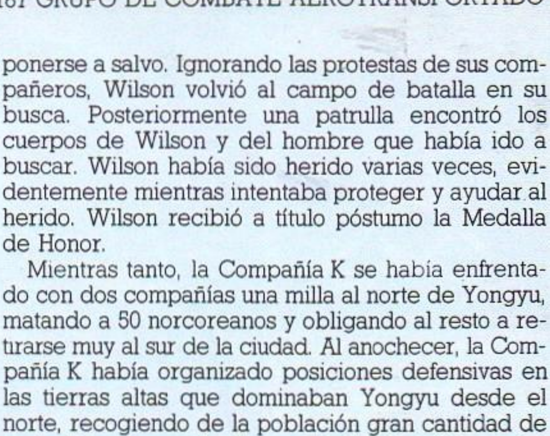
Después de observar el salto y posterior reagrupamiento de las tropas del Coronel Bowen, el General MacArthur voló hacia Pyongyang. Allí informó ante un grupo de corresponsales, que probablemente 30.000 soldados norcoreanos, la mitad de los que quedaban en Corea del Norte, estaban ahora atrapados entre el 187 Grupo de Combate por el norte y el 1.° Cuerpo de Ejército por el sur. Pero el número de hombres cogidos en la trampa no era tan elevado: el grueso de las fuerzas norcoreanas ya se había retirado hacia el norte de Suk'chon y Sun'chon el 18 de octubre. Tampoco había trenes que transportaran a funcionarios y prisioneros norteamericanos al norte de Pyongyang. Según declaraciones de la población civil de la capital, las principales autoridades del gobierno de Corea del Norte habían abandonado la ciudad el 12 de octubre.

Había dos trenes de prisioneros que habían salido de Pyongyang por la noche del día 17 de octubre, siguiendo ambos la línea férrea de Sun'chon. El día 20 ambos trenes estaban ya por encima de Sun'chon, con el primero de ellos muy adentrado hacia el norte. Durante los ataques aéreos y el salto de los paracaidistas en la tarde del día 20, el segundo tren, con unos 100 prisioneros americanos a bordo, permaneció escondido en un túnel a unas cinco millas al noroeste de Sun'chon. Aquella tarde, los guardias coreanos del tren sacaron a los prisioneros en tres grupos para repartirles su comida de la tarde y mientras esperaban su comida empezaron a disparar contra ellos. El tren y los guardianes continuaron hacia el norte durante la noche. Hacia el mediodía del 21, un paisano coreano informó de la masacre al puesto de mando del 2.° Batallón en Sun'chon. Los grupos de búsqueda enviados al túnel descubrieron los cuerpos de 66 norteamericanos muertos por efecto de los disparos, más otros siete caídos por el agotamiento o la enfermedad. También encontraron 23 supervivientes que se fingieron muertos después del tiroteo o bien consiguieron escapar antes de que se produjera la masacre. Dos de ellos murieron durante la noche. Sus cuerpos, junto con los restantes supervivientes, fueron trasladados a Pyongyang y evacuados en avión a Japón el 22 de octubre.

Aunque la mayoría de las tropas de Corea del Norte había conseguido escapar de la trampa, hubo un grupo enemigo que se vio cogido entre el 187 Grupo de Combate y el I Cuerpo de Ejército. Era el 239 Regimiento Independiente de Corea del Norte, que había recibido orden de retrasar el avance del Mando de las Naciones Unidas al norte de Pyongyang. El regimiento enemigo, compuesto por unos 2.500 hombres, había establecido posiciones defensivas entre las poblaciones de Yongyu y Opari, unos 13 km al sur de Sun'chon. Estaban situados en una línea de altas colinas que cruzaban la carretera y la vía férrea, que en aquél punto distaban 5 km una de otra.

Por la mañana del día 21, mientras los C-119 trasladaban a los hombres del Coronel Bowen que se habían quedado en tierra el día anterior por falta de sitio en los aviones, el Tercer Batallón inició su avance hacia el sur partiendo del punto de bloqueo en Sun'chon y en dirección a Pyongyang. La Compañía I avanzó por la línea férrea y la Compañía K lo hizo por la carretera. La Compañía L y la Compañía de Plana Mayor siguieron a la Compañía K. Ni el 3.° Batallón ni el 239 Regimiento de Corea del Norte se habían percatado cada uno de la presencia del otro hasta que la Compañía I, al seguir un estrecho valle justo al norte de Opa-ri se encontró con





Izquierda: el General Douglas MacArthur, comandante en jefe del Mando de las Naciones Unidas en Corea, recorre el territorio conquistado en unión del Teniente General Matthew Ridgway (izquierda) y el Teniente Coronel Arthur Wilson, del 187 Batallón. Abajo a la izquierda: unos paracaidistas con unas carretas de bueyes camufladas, cargadas de munición, capturadas al enemigo en las proximidades de Suk'chon. Abajo: miembros de los «Angeles del Infierno» en una operación de limpieza de una aldea utilizada por el enemigo como almacén de munición.

un puesto avanzado al que rechazó. Tras la escaramuza se averiguó la posición de todo un batallón enemigo, apoyado por morteros y artillería.

Recuperándose rápidamente de su sorpresa al ser atacados por la espalda, el batallón norcoreano contraatacó por un flanco, rebasando a una parte de la Compañía I y obligándola a retirarse a las tierras altas situadas al oeste de la vía. Pero el batallón enemigo, con una pérdida de 200 hombres, rompió el contacto y volvió a su posición defensiva cerca de Opa-ri. Durante la retirada de la Compañía I, el soldado Richard G. Wilson, ayudante sanitario, asistió a los paracaidistas heridos, explorando concienzudamente todo el campo de batalla para cerciorarse de que no se dejaba atrás ningún herido. Cuando posteriormente llegó a su posición en las tierras altas, fue informado de que un hombre dado por muerto había sido visto mientras se arrastraba intentando ponerse a salvo. Ignorando las protestas de sus compañeros, Wilson volvió al campo de batalla en su busca. Posteriormente una patrulla encontró los cuerpos de Wilson y del hombre que había ido a buscar. Wilson había sido herido varias veces, evidentemente mientras intentaba proteger y ayudar al herido. Wilson recibió a título póstumo la Medalla de Honor.

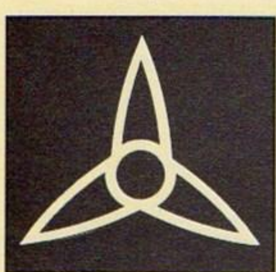
Mientras tanto, la Compañía K se había enfrentado con dos compañías una milla al norte de Yongyu, matando a 50 norcoreanos y obligando al resto a retirarse muy al sur de la ciudad. Al anochecer, la Compañía K había organizado posiciones defensivas en las tierras altas que dominaban Yongyu desde el norte, recogiendo de la población gran cantidad de material enemigo. La Compañía de Plana Mayor del Batallón y la Compañía L tomaron posiciones inmediatamente por detrás de la Compañía K.

Después de oscurecido, el 239 Regimiento se reagrupó para intentar un ataque contra la Compañía K y escapar hacia el norte. A partir de la medianoche, los norcoreanos lanzaron cuatro ataques distintos contra la Compañía K, siendo rechazados todas las veces después de violentos combates a corta distancia. Intentando entonces rebasar a la Compañía K por su flanco occidental, los norcoreanos se enfrentaron ciegamente contra la Compañía L, sufriendo gran cantidad de bajas. No obstante los norcoreanos persistieron en su ataque contra la Compañía L y la de Plana Mayor durante toda la noche.

**El 187 tuvo 45 heridos por el salto y 66 bajas en la batalla, números realmente pequeños si se comparan con las pérdidas enemigas**

Al amanecer de 22 de octubre, se acercaba por la carretera principal la 27.ª Brigada Británica de la Commonwealth para unirse a las tropas paracaidistas. Habiendo avanzado la víspera hacia el norte de Pyongyang, la brigada hizo un alto para pasar la noche a una distancia que podía oir los ruidos del combate en la zona de Yongyu. Con las primeras luces, el 1.er Batallón Argyll y los montañeros de Sutherland avanzaron hacia Yongyu sin encontrar resistencia. Desde aquí avanzó el 3.er Regimiento del Real Regimiento Australiano, viéndose sometido al llegar justo al norte de Yongyu a fuego de fusil desde los huertos situados a ambos lados de la carretera. El jefe del batallón australiano, Teniente Coronel Charles H. Green, desplegó inmediatamente sus fuerzas en orden de combate a ambos lados de la carretera. En una lucha con fusiles, granadas y bayonetas, los australianos sólo tuvieron siete heridos mientras que resultaron muertos 270 norcoreanos y se hicieron 200 prisioneros. El 1.er Batallón, Regimiento Middlesex, tomó entonces la posición de cabeza y avanzó sin contratiempos, encontrándose antes del mediodía con las fuerzas paracaidistas. En el recuento final, se encontró que el batallón aerotransportado había matado a 805 soldados enemigos y capturado 681.

El 239 Regimiento de Corea del Norte, capturado entre el 187 Grupo de Combate Aerotransportado y la 27.ª Brigada Británica de la Commonwealth, había sido destruido. Durante su importante papel en la operación, el 187 sufrió 45 heridos en el salto en paracaídas y 66 bajas en combate, cifras realmente pequeñas en comparación con las pérdidas enemigas. Los cientos de norcoreanos enviados posteriormente al sur a los campos de prisioneros de guerra, probablemente nunca llegaron a saber la identidad de sus captores. De haberlo sabido, es probable que el nombre por el que se les conocía de «Angeles del Infierno», les hubiese parecido muy adecuado.



LA GUERRA RELAMPAGO POLACA

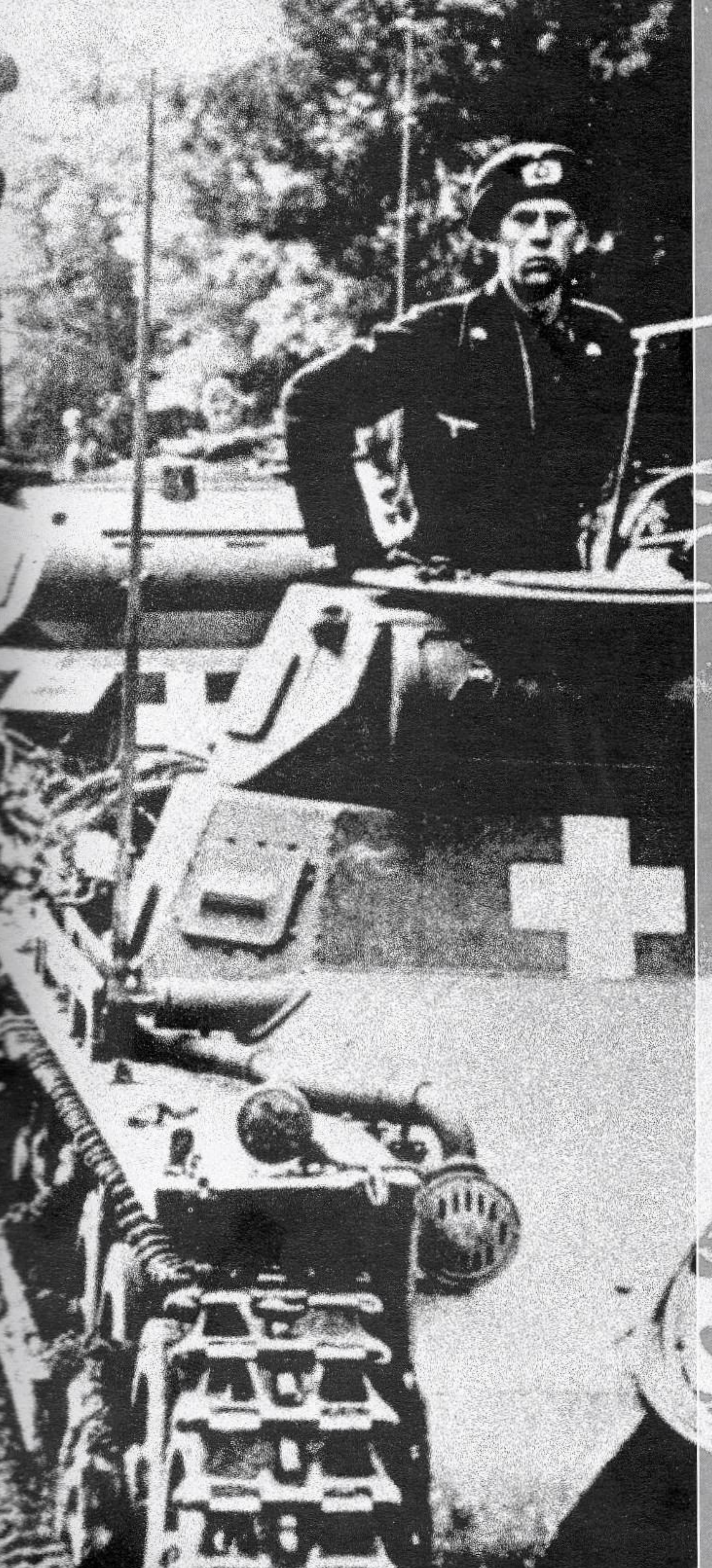
Tal como estaba previsto el plan alemán de invasión de Polonia en septiembre de 1939, requería un avance con dos puntas sobre Varsovia. Partiendo del sector norte de la frontera, el Grupo de Ejércitos Norte, con unos 630.000 hombres mandados por el General von Bock, debía atacar por el corredor de Dantzig, tomar el río Bug y avanzar sobre la capital polaca donde enlazaría con el Grupo de Ejércitos Sur, con 630.000 hombres mandados por el General von Rundstedt. Para garantizar el dominio del aire, el elemento más esencial de la guerra relámpago, se disponía de casi 2.000 aviones para apoyar los movimientos envolventes de la Wehrmacht.

Aunque la mayoría de las 55 divisiones desplegadas contra Polonia eran de infantería, también había divisiones Panzer. La 4.ª División Panzer formaba parte del Grupo de Ejércitos Sur y estaba integrada por los Regimientos Panzer 35.° y 36.°, el 12.° Regimiento Schutzen, el 103.° Regimiento de Artillería, el 7.° Batallón de Reconocimiento, el 49.° Batallón Anticarro y los servicios normales de apoyo.

Sobre el papel, el Alto Mando polaco estaba en condiciones de poner en el campo de batalla 45 divisiones, pero un análisis más profundo revelaba una preparación muy inferior para hacer frente al ataque alemán.

Cuando finalmente estalló la tormenta, los polacos lucharon con una terrible ferocidad, a veces suicida, infligiendo en ocasiones pérdidas a los alemanes, pero su bravura no podía superar a unos ejércitos entrenados para la guerra relámpago. Arriba: la insignia de la 4.ª División Panzer.

# PANZERS EN POLONIA



## En la lucha por la captura de Varsovia, los carros y la infantería de la 4.ª División Panzer libraron una de las batallas más sangrientas de la campaña de Polonia

Para la campaña de la Wehrmacht en Polonia durante el mes de septiembre de 1939, la IV.ª División Panzer era una de las dos divisiones acorazadas dependientes del XVI Cuerpo de Ejército (el Grupo de Ejércitos Sur) que formaba uno de los brazos de un gran movimiento envolvente por el oeste de Varsovia. La primera parte del plan de combate alemán, tras los ataques iniciales del día 1, tuvo un brillante éxito y al final de la primera semana de campaña la IV.ª División Panzer, mandada por Georg Hans Reinhardt, amenazaba ya a la capital polaca. La confianza alemana en el triunfo era grande y en la orden del día del 8 de septiembre para el XVI Cuerpo de Ejército se enviaba a la División sobre Varsovia siguiendo dos rutas principales para entrar en lo que se suponía sería una ciudad abierta. Sin embargo las columnas Panzer no se encontraron con una ciudad abierta sino con una ciudad muy decidida a resistir. Se habían erigido barricadas, se habían establecido posiciones con cañones anticarro y se había desplegado la artillería en parques y espacios abiertos. Incluso la población civil estaba dispuesta a combatir contra los invasores.

No obstante, el despliegue de la IV.ª División Panzer de Reinhardt fue modificado cuando por la tarde del día 9 un avión de enlace envió un mensaje que mencionaba la presencia de importantes tropas polacas con armamento pesado avanzando a lo largo de la carretera este-oeste entre Sochaczev y Varsovia hacia el río Bzura. Lo que el mensaje no decía, porque entonces no se sabía, era que la fuerza enemiga era el poderoso Ejército de Ponzan. En seguida quedó claro que el único obstáculo entre el Ejército de Poznan y Varsovia era la IV.ª División Panzer, aislada del grueso de las fuerzas alemanas en Polonia y con sus unidades desplegadas en dirección este.

Los rápidos avances de las dos divisiones acorazadas del XVI Cuerpo de Ejército habían organizado un largo y estrecho saliente: la 1.ª División Panzer se quedó al sureste de Varsovia mientras que la IV.ª División permaneció al oeste de la ciudad. Ambas divisiones no estaban en contacto físico. Para afrontar la amenaza que se cernía sobre ellos, el enérgico Reinhardt, uno de los más sobresalientes exponentes alemanes de la guerra relámpago, desplegó a la IV.ª División en una doble dirección: hacia el este y hacia el oeste, transmitiendo un mensaje en el que pedía se le enviara más infantería.

En la carretera general, la amenaza contra la IV.ª División se hacía mayor. Por el flanco occidental, su 7.° Batallón de Reconocimiento había sido barrido por el avance del Ejército de Poznan. Para responder a este ataque, Reinhardt había organizado un grupo de combate compuesto por el regimiento de infantería motorizada de las SS Leibstandarte Adolf Hitler, el 2.° Batallón del 103 Regimiento de Artillería y los supervivientes reagrupados del batallón de reconocimiento. Frente a Varsovia había un gru-

**Izquierda: una columna de Panzer II con un Panzer I a la cabeza, esperando aplastar Polonia en septiembre de 1939. El distintivo de la cruz blanca, utilizado por la artillería anticarro enemiga para facilitar la puntería, resultó ser un punto flaco, siendo posteriormente cambiado. Extremo izquierda: un soldado armado con un fusil 98K preparándose para lanzar una granada.**

po de combate mixto de infantería, artillería y anticarro, quedando en reserva sus dos regimientos Panzer y el 12 Regimiento Schutzen. Pero la situación de la División fue empeorando, llegando a hacerse crítica. Escaseaba la munición y el carburante. Sus fuentes de aprovisionamiento, junto con los principales talleres de apoyo, estaban en Petrikau, a unos 125 km. Entre los depósitos y las unidades de combate había grandes extensiones de campo por las que vagaban unidades enemigas agresivas y decididas a alcanzar la capital a partir del río Bzura.

La historia de la batalla de Bzura es la de un violento ataque y una denodada defensa ante los numerosos contraataques enemigos, ya que los polacos no se consideraron vencidos ni siquiera cuando ya no había un mando central que dirigiera las operaciones de sus ejércitos en el campo. Los polacos nunca aceptarían su derrota y hasta el último día abordaron sus tareas con gran espíritu y furia. Durante el día 10 de septiembre, la guarnición enemiga de Varsovia estuvo más activa que de costumbre y bombardeó las unidades de la División Panzer. Al mismo tiempo llegaron informes de que importantes fuerzas polacas estaban superando el flanco abierto de la División, avanzando a lo largo del Vístula. Con todas las unidades de su División desplegadas ya hasta el límite, Reinhardt sólo podía responder a la amenaza polaca con el fuego de artillería. Muchos soldados pudieron ver la extraña escena de unas baterías abriendo fuego sobre blancos situados al oeste mientras que otras baterías del mismo batallón de artillería disparaban contra blancos en Varsovia, por el este.

**El asalto polaco se hizo contra hombres que habían estado en una acción incesante durante más de una semana**

La respuesta de Reinhardt ante la agresión sufrida consistió en lanzar a las SS en un ataque de infantería por el sector oeste y a su regimiento panzer hacia el norte para cortar la carretera de Modlin a Varsovia. Un rápido ensayo de los panzers en el extrarradio de la parte noroeste de la capital reveló que había una fuerte defensa con barricadas y que el avance alemán se iba a encontrar con un enemigo decidido a resistir incluso bajo una nutrida cortina de fuego de artillería. Estas escenas fueron el preludio de la oleada de contraataques sucesivos lanzados contra las líneas alemanas. Así describía un suboficial del 1.er Bon. el contraataque contra las SS: «Atacaban a través de la aplastada vegetación, por encima de los cuerpos de sus camaradas caídos. No avanzaban con la cabeza baja, como si estuviera lloviendo intensamente, sino con la cabeza bien alta, como si fueran nadadores enfrentándose a las olas.»

A lo largo de todo el día 11 continuaron los furiosos ataques polacos, contra unos hombres que llevaban más de una semana de acción ininterrumpida. Al final de cada contraataque, cuando la masa de soldados vestidos de marrón se retiraba hacia los vastos y lóbregos bosques de donde había surgido, los soldados de infantería alemanes, los artilleros y los hombres del Panzer caían a tierra en un estado de agotamiento total. Cuando sonaba de nuevo la alarma, veían con desesperación las largas líneas de enemigos que aparecían ante su vista y oían de nuevo sus rugientes vivas cuando el ataque polaco se acercaba a ellos.

Aunque los panzers tenían pocos tanques enemigos a los que enfrentarse, estaban constantemente en acción y se utilizaban como artillería de asalto en apoyo de la apuradísima infantería, o para apoyar ataques de reconquista de zonas de territorio perdido. No hay que extrañarse pues de que al final del día 11, durante el que se luchó sin cesar, más de la mitad de los panzers estaban fuera de combate. La furia del combate subió de tono en las primeras horas del día 12 de septiembre, en las que se produjo un ataque polaco contra Mokotov apoyado por 20 tanques. Los tanques enemigos no tenían la potencia de fuego de las Divisiones Panzer III y IV, pero se utilizaron con gran habilidad y obligaron a retroceder a las filas alemanas.

En el sector oeste, los polacos, muy diestros en el combate nocturno, expulsaron a las SS de sus posiciones obligando a Reinhardt a enviar sus últimas reservas para restablecer la situación. Algunos tanques enemigos consiguieron romper las líneas y en la confusa lucha que siguió a continuación con la infantería del 33 Regimiento, se destruyeron seis de los 18 tanques que cayeron en total esa noche. Casi todos los demás fueron víctimas del 35 Regimiento Panzer. Durante toda la noche y gran parte del día siguiente, se produjeron ataques polacos y contraataques alemanes, pero aquel ritmo de combate no podía mantenerse y la lucha fue palideciendo.

Al atardecer del día 14, la División había vuelto a restablecer el contacto con las unidades del sur, aunque el flanco del Vístula continuaba estando abierto. Había una línea, fina pero línea al fin y al cabo, de unidades alemanas que se desplazaban ro-

Abajo: los alemanes avanzan en las proximidades de Varsovia. Tras una dura lucha calle por calle, la capital polaca cayó el 28 de septiembre. Abajo a la izquierda: cruzando el río Bzura. Los tanques de la 4.ª División Panzer, mandada por Georg-Hans Reinhardt (abajo), se disponen a enfrentarse con los polacos.






## EL PZKPFW II

A mediados de los años 30, período de rápida expansión de la fuerza de la Wehrmacht, se decretó que las recién creadas divisiones panzer irían equipadas con tanques de dos tipos: uno de ellos capaz de entablar combates contra otros tanques y otro capaz de utilizar bombas de alto explosivo contra blancos «blandos». Pero los retrasos en la fabricación de estos tanques pesados obligaron a producir un modelo de transición. Este tanque, el PzKpfw II, fue encargado en 1935, estando los primeros modelos en servicio al año siguiente. Construidos por MAN, llevaban un motor refrigerado por agua y tenían una velocidad máxima de 35 km/h. Sus tres tripulantes se movían en un compartimento bastante estrecho, protegido por un blindaje cuyo espesor variaba de 10 a 30 mm. Su armamento consistía en un cañón automático Kwk de 20 mm y una ametralladora de 7,92 mm. Ambas armas iban montadas en la torreta. El PzKpfw II fue la espina dorsal de las divisiones blindadas de la Wehrmacht durante las primeras campañas de la Segunda Guerra Mundial, interviniendo unos 1.000 en la invasión de Polonia en septiembre de 1939 y todavía en 1942 había 800 en activo. Aunque posteriormente fue modificado, pronto estuvo superado siendo paulatinamente relegado a misiones de entrenamiento. No obstante, su diseño básico era muy bueno y su chásis se utilizó como base para otros vehículos de combate tales como los cañones autopropulsados Wespe y Marder. El PzKpfw II, diseñado como un vehículo provisional, estuvo en acción en una de sus múltiples formas durante toda la guerra.




**La invasión alemana de Polonia se inició el 1 de septiembre de 1939. Nueve divisiones acorazadas, incluyendo la 4.ª División Panzer, barrieron Polonia en 18 días, poniendo a prueba por vez primera los vehículos blindados y la táctica de lo que después se convertiría en «blitzkrieg» (guerra relámpago).**

deando al enemigo intentando romper hacia el este. Con este reforzamiento, Reinhardt volvió a desplegar nuevamente su división y envió a las SS a otro nuevo asalto para limpiar el flanco occidental. El terreno situado al norte de la carretera principal era un buen campo de batalla para los panzers y sus dotaciones, al fin libres tras varios días de movimientos restringidos, empezaron a atacar en profundidad con los SS pegados a los lados de sus vehículos.

Este avance de las tropas alemanas las llevó a un territorio sobre el que se había luchado durante varios días. La tierra estaba sembrada de cráteres de bombas y los muertos yacían amontonados, pudriéndose al sol de otoño. No fue un avance sin contratiempos para los tanques y las SS. Después de recibir nuevas órdenes del Cuartel General del XVI Cuerpo de Ejército, Reinhardt detuvo el avance. Las instrucciones ordenaban a la División avanzar hasta la línea del Bzura y peinar los grandes bosques que quedan en la orilla sur del Vístula. La IV.ª División Panzer, que había llevado el peso de la batalla defensiva a lo largo de días y noches, formaba ahora el elemento de corte de la punta de lanza alemana que iba a atacar los vitales enclaves de los ejércitos de Poznan Pomorsze.

Finalmente llegaron al Bzura y prepararon el terreno en espera de la inevitable reacción polaca: los salvajes contraataques. No tardaron mucho en empezar y de un volumen y una ferocidad que no habían encontrado anteriormente. La infantería polaca y la caballería avanzaron impetuosamente rompien-

**Abajo a la izquierda: la infantería alemana avanza tras un vehículo blindado SdKfz 232 de ocho ruedas, con antenas de radio; la infantería combate entre las ruinas de una población polaca pendiente de los francotiradores enemigos. Abajo: aunque sus armas eran en general inferiores a las de la Wehrmacht, los polacos lucharon denodadamente. Aquí, un grupo antitanque se prepara para pasar a la acción contra unos blindados alemanes durante la batalla del Bzura. Abajo: las divisiones de la caballería polaca, consideradas como una fuerza de élite, sufrieron terribles pérdidas durante la campaña, demostrando que la bravura y los caballos no eran enemigo contra los blindajes y las armas de la guerra moderna.**

do contra algunas unidades y rodeando otras. El aire se llenaba de llamadas de unidades alemanas que habían quedado aisladas y pedían ayuda mientras luchaban por sus vidas. Sin embargo, la línea resistió. Pero la previsión de Reinhardt de que su unidad continuaría manteniendo posiciones defensivas a lo largo de la orilla este del Bzura quedó incumplida cuando se recibieron informes de la existencia de grandes concentraciones de tropas polacas a lo largo del meandro occidental del río. Las órdenes procedentes del Grupo de Ejércitos Sur pedían un avance general para destruir las fuerzas enemigas. A la vista del debilitado estado de su División y del agotamiento de sus hombres. Reinhardt cuestionó el sentido de estas órdenes, pero se le dijo: «la batalla decisiva se librará en la orilla occidental».

La división formó en dos columnas para el ataque. La de la izquierda, con el 12.° Regimiento Schutzen, el 2.° Batallón del 35.° Regimiento Panzer y elementos del 49.° Regimiento Anticarro, recibió la orden de atacar Ruszki. La columna de la derecha, compuesta de otros batallones del 35.° Regimiento Panzer, las SS y los destacamentos restantes del Regimiento Anticarro, recibió orden de conquistar el cruce de carreteras situado al norte de la población. A las 07,00 horas del día 16 se lanzó el avance cruzando el poco profundo Bzura, cubriéndose el primer objetivo antes de 90 minutos. A las 10,45 se habían construido puentes y empezó a circular tráfico hacia el oeste. Pero el avance empezó a disminuir su paso. Por la tarde la división empezó a sufrir los esperados contraataques enemigos. Los ataques fueron lanzados por dos divisiones enemigas de refresco, cuyo ímpetu superó a parte de la infantería alemana y en un lugar llegó hasta las líneas de la artillería antes de ser detenido. Reinhardt informó al Cuartel General que la lucha de ese día le había costado a su 35 Regimiento Panzer no menos de 23 vehículos y que la unidad sólo tenía 65 ordenanzas. Poco más podía hacer su división.

Lo que no sabía el ansioso Reinhardt ni el Alto Mando alemán es que el ataque lanzado la víspera por su División contra los polacos les había sorprendido cuando estaban preparando un ataque, destruyendo la poca cohesión que todavía quedaba entre sus unidades. Se inició un proceso de lenta desintegración. Por muy furiosos que fueran los ataques de la infantería polaca, por mucho espíritu que derrocharan las cargas de su caballería, por muy preciso que fuera su fuego anticarro, todos sus esfuerzos eran los estertores agónicos de un ejército que se desintegraba.

Pero también los esfuerzos de la muerte pueden ser violentos, y cuando la IV.ª avanzó hacia el norte, dirigiéndose hacia la orilla oriental del Bzura, los polacos hicieron sus últimos violentos intentos de alcanzar Varsovia. En su esfuerzo final, las tropas combatientes abandonaron su equipo pesado y sus suministros en la profundidad de los bosques. Equipados únicamente con armas ligeras, cargaron con furia aislando a algunas unidades alemanas y obligando a otras a retroceder. En el sector de la IV.ª División, a primeras horas de la tarde del día 18 superaron al 2.° Batallón del 12 Regimiento Schutzen, desbarataron los grupos de artillería y rodearon al 1.er Batallón SS. Entre los arbustos que crecían en la orilla occidental del Bzura, surgían soldados polacos que habían estado escondidos todo el día.



## Con sus hombres rodeados y divididos, Reinhardt sólo podía repetir una sola orden: «resistir»

La desatada furia de este ataque rasgó el flanco izquierdo de la división de Reinhardt, llegando a lanzarse los polacos contra las posiciones de las baterías de la artillería pesada. Los artilleros abrían fuego contra grupos de hombres, pero en cuanto éstos caían había otros nuevos que ocupaban su lugar. En la confusión del combate, algunos oficiales antiguos disparaban sus fusiles como soldados corrientes y el General Skotnicki, de la caballería polaca, dirigió pistola en mano una carga a la bayoneta, sonriendo a sus hombres hasta que cayó mortalmente herido.

Con sus hombres rodeados y divididos, Reinhardt sólo podía repetir una orden: «Resistid». El último ataque polaco de importancia se produjo a las 04,00 horas, pero era ya más débil y fue fácilmente repelido.

A las 11,00 horas del 19 los polacos empezaron a rendirse en masa, llegando a reunirse hasta 170.000. Los exhaustos hombres de la 4.ª División Panzer avanzaron por los campos sembrados de muerte, horrorizados al contemplar los resultados de la batalla de 10 días. Las orillas del Bzura estaban cubiertas de muertos. En la orilla sur del Vístula, los muertos estaban apilados en grupos de cuatro o cinco. Los polacos, en su intento de escapar por la orilla norte, no se percataron de que el II Cuerpo de Ejército alemán estaba esperando que intentaran una ruptura de sus líneas. Entre estos dos lugares principales de matanza, se contaban los muertos y heridos por millares. En el meandro del Bzura murieron las esperanzas del Ejército de Poznan, mientras que la unidad que supo enfrentarse a sus ataques, la 4.ª División Panzer, quedaba exhausta sobre el campo de batalla y diezmada por el volumen de sus pérdidas.



BURLADORES DE BLOQUEOS

Los hombres que hicieron de punta de lanza en las misiones de burla del bloqueo en el Mar del Norte durante la Segunda Guerra Mundial, bajo la dirección de George Binney, eran expertos miembros de la Marina Mercante, bien cualificados para tripular los cañoneros (MGB) utilizados en muchas de las operaciones.

Sus barcos, aunque proyectados inicialmente como pequeños cargueros, se adaptaban idealmente a las necesidades de Binney. Tenían 117 pies de eslora y 10 pies de manga, pudiendo aumentarse fácilmente su capacidad de carga al eliminar espacio de alojamiento a proa y a popa. Una vez transformados los MGB, fueron equipados con armamento ligero: un par de montajes Oerlikon de 20 mm, dos ametralladoras Vickers en cada banda a ambos lados del puente y un Vickers cuádruple a popa del puente. Pero su verdadera potencia estaba bajo cubierta, en la sala de máquinas. Cada MGB tenía tres motores diesel de 16 cilindros Davey Paxman Ricardo, de 1.000 caballos cada uno. La velocidad máxima que alcanzaban los MGB era de 23 nudos, pero incluso cuando llevaban 40 toneladas de carga podían viajar durante 1.200 millas a una velocidad media de 17 nudos. Por desgracia, a pesar de estas cifras tan espectaculares, los motores tenían mucha tendencia a fallar. Un informe del Almirantazgo contemplaba los posibles problemas y aconsejaba se realizaran determinadas sustituciones. Sin embargo, cualquier trabajo de este tipo habría obligado a suspender los viajes clandestinos a Suecia, por lo que Binney optó por seguir con los motores originales.

Arriba: Insignia de un miembro de la Marina Mercante.

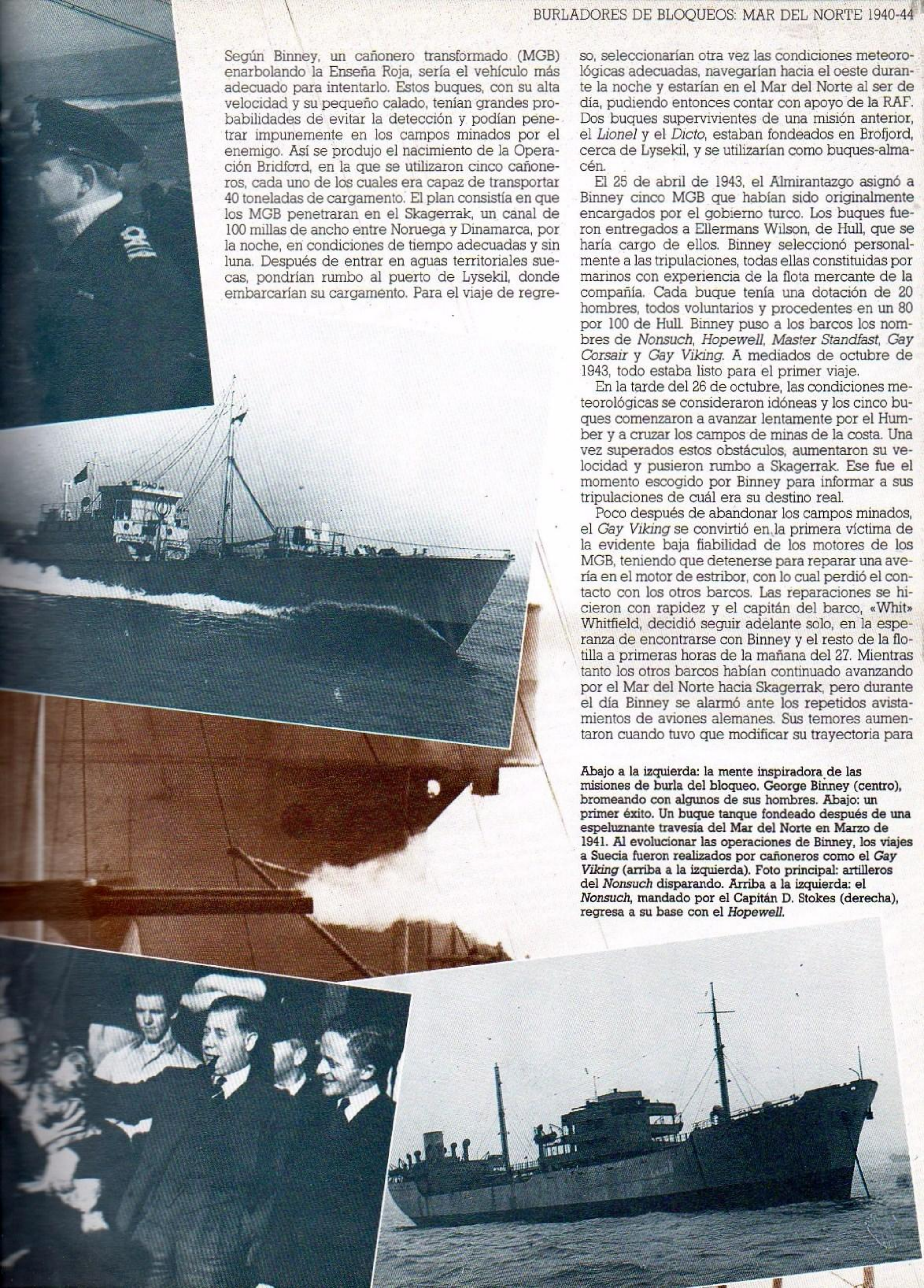
# ROMPER EL BLOQUEO

**Las tripulaciones de la marina mercante MGB, integradas por voluntarios, consiguieron burlar repetidamente el bloqueo alemán, transportando desde Suecia a Gran Bretaña materiales vitales para la guerra**

Sir Andrew Duncan, miembro de la Federación Británica del Hierro y el Acero, escribía el 9 de julio de 1940: «es de la máxima importancia que recibamos los suministros de guerra que han sido pedidos a Suecia. DEBEMOS, repito, DEBEMOS traerlos a Inglaterra». Sabía muy bien que sin estos materiales vitales el esfuerzo de guerra británico se colapsaría.

El hombre que recibía esta difícil orden era George Binney, un metalúrgico de 40 años que había sido enviado a Suecia al empezar la guerra para establecer contactos con los industriales suecos. Aparentemente Binney trabajaba para la Federación, pero de hecho mantenía estrechos contactos con el Ministro de Economía de Guerra así como con el personal de inteligencia militar y naval. Binney era un rudo individualista que conocía muy bien los países escandinavos, habiendo dirigido antes de la guerra varias expediciones al Artico. Era duro y en ocasiones implacable, pero poseía un notable carisma.

A pesar de unas cuantas travesías completadas con éxito entre 1941 y 1942, las necesidades británicas de productos de la industria sueca del acero continuaban siendo apremiantes. Aunque para entonces había una prohibición sueca vigente acerca de todo intento de fuga por parte de los buques internados, no había ninguna razón para que un barco mercante inglés no pudiera poner rumbo a Suecia, recoger un cargamento y regresar a Gran Bretaña.



Según Binney, un cañonero transformado (MGB) enarbolando la Enseña Roja, sería el vehículo más adecuado para intentarlo. Estos buques, con su alta velocidad y su pequeño calado, tenían grandes probabilidades de evitar la detección y podían penetrar impunemente en los campos minados por el enemigo. Así se produjo el nacimiento de la Operación Bridford, en la que se utilizaron cinco cañoneros, cada uno de los cuales era capaz de transportar 40 toneladas de cargamento. El plan consistía en que los MGB penetraran en el Skagerrak, un canal de 100 millas de ancho entre Noruega y Dinamarca, por la noche, en condiciones de tiempo adecuadas y sin luna. Después de entrar en aguas territoriales suecas, pondrían rumbo al puerto de Lysekil, donde embarcarían su cargamento. Para el viaje de regreso, seleccionarían otra vez las condiciones meteorológicas adecuadas, navegarían hacia el oeste durante la noche y estarían en el Mar del Norte al ser de día, pudiendo entonces contar con apoyo de la RAF. Dos buques supervivientes de una misión anterior, el *Lionel* y el *Dicto*, estaban fondeados en Brofjord, cerca de Lysekil, y se utilizarían como buques-almacén.

El 25 de abril de 1943, el Almirantazgo asignó a Binney cinco MGB que habían sido originalmente encargados por el gobierno turco. Los buques fueron entregados a Ellermans Wilson, de Hull, que se haría cargo de ellos. Binney seleccionó personalmente a las tripulaciones, todas ellas constituidas por marinos con experiencia de la flota mercante de la compañía. Cada buque tenía una dotación de 20 hombres, todos voluntarios y procedentes en un 80 por 100 de Hull. Binney puso a los barcos los nombres de *Nonsuch, Hopewell, Master Standfast, Gay Corsair* y *Gay Viking*. A mediados de octubre de 1943, todo estaba listo para el primer viaje.

En la tarde del 26 de octubre, las condiciones meteorológicas se consideraron idóneas y los cinco buques comenzaron a avanzar lentamente por el Humber y a cruzar los campos de minas de la costa. Una vez superados estos obstáculos, aumentaron su velocidad y pusieron rumbo a Skagerrak. Ese fue el momento escogido por Binney para informar a sus tripulaciones de cuál era su destino real.

Poco después de abandonar los campos minados, el *Gay Viking* se convirtió en la primera víctima de la evidente baja fiabilidad de los motores de los MGB, teniendo que detenerse para reparar una avería en el motor de estribor, con lo cual perdió el contacto con los otros barcos. Las reparaciones se hicieron con rapidez y el capitán del barco, «Whit» Whitfield, decidió seguir adelante solo, en la esperanza de encontrarse con Binney y el resto de la flotilla a primeras horas de la mañana del 27. Mientras tanto los otros barcos habían continuado avanzando por el Mar del Norte hacia Skagerrak, pero durante el día Binney se alarmó ante los repetidos avistamientos de aviones alemanes. Sus temores aumentaron cuando tuvo que modificar su trayectoria para

**Abajo a la izquierda: la mente inspiradora de las misiones de burla del bloqueo. George Binney (centro), bromeando con algunos de sus hombres. Abajo: un primer éxito. Un buque tanque fondeado después de una espeluznante travesía del Mar del Norte en Marzo de 1941. Al evolucionar las operaciones de Binney, los viajes a Suecia fueron realizados por cañoneros como el *Gay Viking* (arriba a la izquierda). Foto principal: artilleros del *Nonsuch* disparando. Arriba a la izquierda: el *Nonsuch*, mandado por el Capitán D. Stokes (derecha), regresa a su base con el *Hopewell*.**



Aunque la flotilla de Binney hizo un gran uso de su alta velocidad para evitar ser detectados durante la burla del bloqueo, todos los buques montaban armas defensivas consistentes en ametralladoras y cañones antiaéreos. Extremo izquierda: Leslie «Ginger» Brown ante un Vickers cuádruple bajo la Enseña Roja del *Nonsuch*. El buque también montaba cañones Oerlikon de 20 mm a proa y a popa (abajo). Izquierda: algunos de los capitanes de las «Damas Grises». De arriba a abajo en sentido de las agujas del reloj: George Holdsworth, del *Master Standfast*, Harry Withfield, del *Gay Viking*, «Jacko» Jackson, del *Gay Corsair* y «Ginger» Stokes del *Hopewell*.

evitar a una flota pesquera danesa. Se quedó convencido de que su misión estaba comprometida y a las 19,40 horas del 27 ordenó con desgana el retorno a Hull de sus cuatro barcos.

Esto dejaba al *Gay Viking* avanzando a toda velocidad hacia el *Skagerrak*, con su tripulación ignorante del regreso de Binney. Withfield estaba decidido a avanzar y no se preocupó gran cosa cuando los aviones alemanes sobrevolaron su barco. Cuando el *Gay Viking* entró en el Skagerrak, Withfield, para disgusto de su tripulación, enarboló una bandera nazi esperando que el buque se pareciera lo suficiente a un escolta alemán como para que les dejaran en paz. A las 04,00 horas del 28 de octubre, Withfield estaba en aguas territoriales suecas, donde ordenó la eliminación de toda la munición sobrante, dejando sólo un cargador para cada arma, antes de poner rumbo a Lysekil.

Al llegar al puerto, se encontraron esperándoles una pequeña comisión de diplomáticos británicos y funcionarios de la legación en Estocolmo, así como algunos amigos suecos, habían sido avisados por el Servicio de Operaciones Especiales (SOE) de la partida de los cañoneros y el cargamento estaba ya listo, esperándoles en los muelles. Poco después de las 07,00 el *Gay Viking* entraba en puerto, enarbolando en su mástil una enorme Enseña Roja junto a una bandera de la Línea Wilson. Prácticamente toda la ciudad vino a darle la bienvenida. «Beba un trago» le dijo Withfield a Helge Fallquist, el funcionario local de aduanas, que fue la primera persona en subir a bordo.

Durante su estancia en Lysekil, mientras el *Gay Viking* iba engullendo su cargamento, la tripulación fue alojada en tierra. Por la tarde del 29 de octubre, Withfield partió hacia Inglaterra, llegando sin novedad a Immingham por la mañana del 31. Binney celebró el éxito del *Gay Viking*, pero estaba disgustado de que no hubieran hecho lo mismo los otros buques. Además estaba siendo fuertemente criticado por su decisión de volverse atrás: no obstante seguía firmemente decidido a intentarlo. Esa misma noche de la llegada del *Gay Viking*, decidió volver a Suecia con el *Hopwell*, mandado por el Capitán «Ginger» Stokes, el *Gay Corsair* mandado por «Jacko» Jackson y el *Master Standfast* del Capitán George Holdsworth. Pero poco tiempo después de zarpar, el *Gay Corsair* se vio obligado a retirarse con una avería en la caja de engranajes, dejando a los otros dos buques que continuaran su ruta. En las primeras horas del 2 de noviembre, el *Master Standfast* se separó del *Hopewell*, deteniéndose después para fijar su posición por radiogoniometría. Desgraciadamente, el ruido de sus potentes motores diesel, había sido oído por los hidrófonos de un patrullero alemán, el Vp. 1606 acercándose por la popa, identificándolo correctamente como un rastreador construido en Bremen. Tom Jardine, el primer oficial, no estaba tan seguro, pensaba que era un barco sueco.

El comandante del Vp. 1606 pensó inicialmente que el *Master Standfast* era otro patrullero alemán, pero después vio que era demasiado pequeño. En consecuencia se aprestó su armamento principal y el *Master Standfast* fue amenazado. Intentando ganar tiempo, Holdsworth pidió un piloto, pero el Vp. 1606 encendió sus reflectores, cegando a la tripulación. Algunos de los tripulantes sugirieron a Holdsworth que pusiera rumbo a toda máquina hacia las aguas territoriales suecas, pero no era una sugerencia práctica a la vista de las muchas rocas e islotes que había en la zona. Al Brown, representante del SOE a bordo, apagó las luces de navegación para demostrar a los «Suecos» —si es que eran suecos— que el *Master Standfast* era un buque amigo: mientras tanto otros miembros de la tripulación se preparaban para iniciar la huida. A todo esto el Vp. 1606 se había aproximado al *Master Standfast* distando sólo 64 metros por la banda de estribor y siguiendo una trayectoria paralela.

El Vp. 1606 ya había lanzado una salva de su artillería como advertencia, pero una segunda descarga derribó el mástil con las antenas de radio, impidiendo las comunicaciones y dañando el puente, además de herir gravemente a varios hombres, incluido Holdsworth. Mientras los miembros ilesos de la tripulación intentaban ayudar a los heridos, los alemanes abordaron el MGB y se llevaron a los tripulantes a su propio barco, remolcando el *Master Standfast* hasta Frederickshayn, en Dinamarca, donde se consideró a los miembros de la tripulación como prisioneros de guerra: Holdsworth murió poco después a consecuencia de sus heridas. El *Hopewell* había continuado hacia Lysekil, a donde llegó a las 06,15 del 2 de noviembre. Después de cargar 40 toneladas de material, el *Hopwell* sufrió un retraso a causa del tiempo, iniciando su viaje de regreso a Gran Bretaña el 10 de noviembre. Nada más abandonar las aguas territoriales suecas, la caja princi-



## SOPORTE INDUSTRIAL

**La ocupación por Alemania de Noruega, Dinamarca y gran parte de la Europa occidental y las pérdidas materiales asociadas con la evacuación de Dunkerque en 1940, pusieron en grandes aprietos a la industria británica durante el subsiguiente esfuerzo de rearme. Con una gran escasez de materias primas y ante una demanda masiva de equipamiento, algunas industrias clave estuvieron al borde del colapso. En particular la escasez de los productos de alta calidad de las plantas suecas de hierro y acero causaron una importante intervención gubernamental. Con el enemigo manteniendo un estricto control de Noruega y Dinamarca, la única ruta marina posible era la de Suecia, aunque las 100 millas del Skagerrak constituían un importante riesgo. Pero George Binney, la figura clave de la burla del bloqueo, era de la opinión de que, si se daban las condiciones meteorológicas adecuadas, los buques podrían forzar el paso y volver a las costas británicas. En enero de 1941, después de varios meses de lucha por conseguir apoyos oficiales, Binney recibió la orden de proceder para ensayar su teoría. Su plan, llamado en clave Rubble, contemplaba la escapada de cinco buques mercantes noruegos de los puertos suecos, donde estaban desde los primeros días de la guerra. Aunque la misión tenía sus peligros, se coronó con éxito, trasladando 25.000 toneladas de materias primas y equipos especiales a Inglaterra. Con renovada confianza, Binney planificó un segundo intento de ruptura, llamado en clave Performance. Pero esta vez el resultado de la operación fue desastroso: de los 10 buques que participaron, seis terminaron en el fondo del mar, otros dos regresaron a Suecia y sólo los dos restantes consiguieron llegar a Inglaterra. El fracaso de esta operación inclinó a Binney a abandonar nuevos intentos. En adelante dirigiría una flotilla de cañoneros para el transporte de los suministros de guerra vitales.**

pal de engranajes del *Hopewell* se gripó, obligándole a regresar a Lysekil: se envió inmediatamente un repuesto a Gotemburgo con un Dakota. Las reparaciones requeridas no podían efectuarse en Lysekil, por lo que el barco tuvo que navegar lentamente hasta Gotemburgo, donde su llegada causó sensación y los suecos pudieron volver a saludar sonrientes al primer buque mercante británico que se veía en la ciudad en casi cuatro años. Una vez completadas las reparaciones, el *Hopewell* volvió a Lysekil, donde embarcó nuevamente el material, emprendiendo un rápido viaje de retorno a Hull.

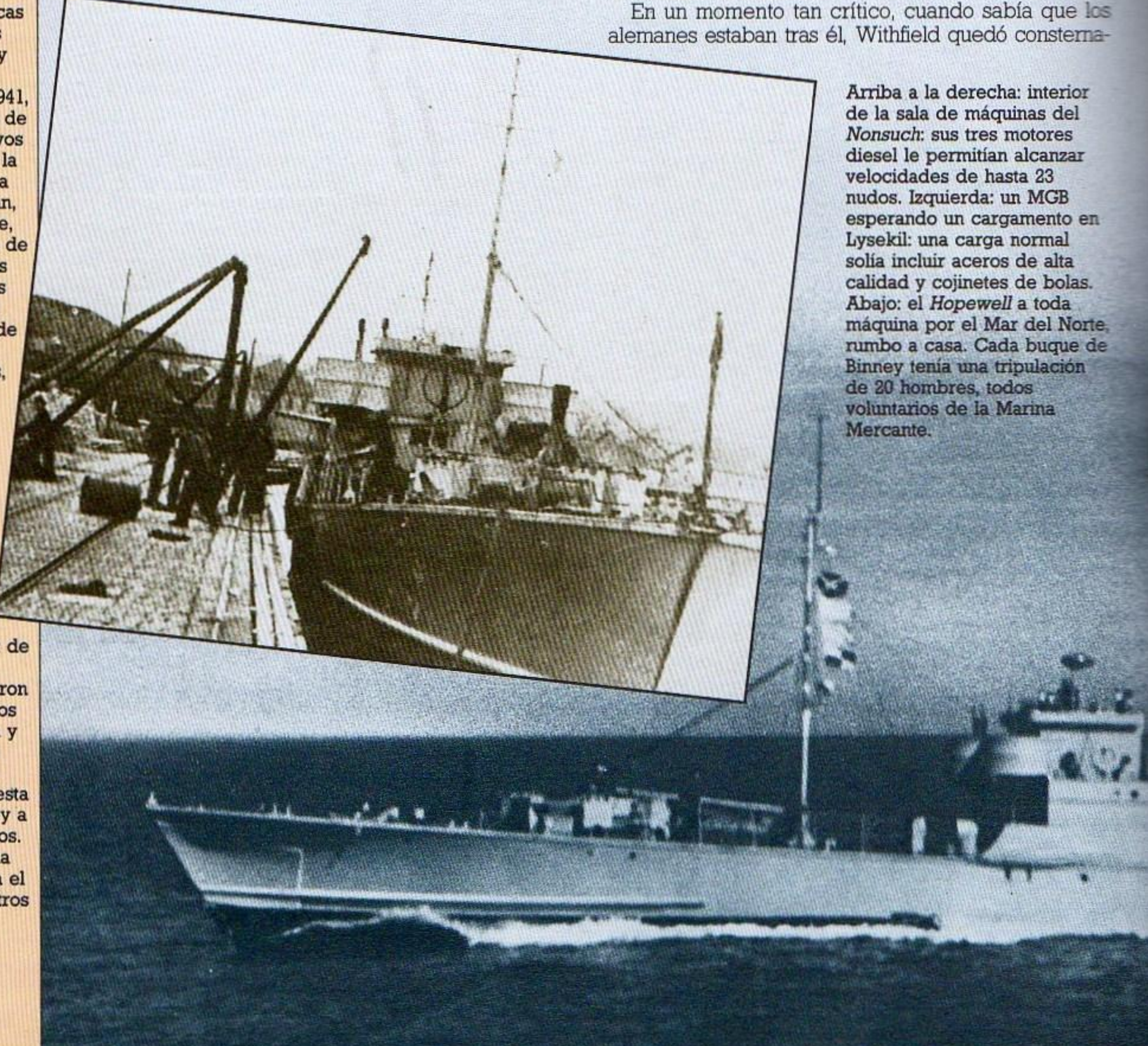
Mientras el Hopewell navegaba hacia casa, los otros tres barcos: *Gay Viking*, *Gay Corsair* y *Nonsuch*, fueron enviados de nuevo a Suecia, pero el intento se abandonó a causa del mal tiempo. Dos días después, el *Gay Corsair*, mandado por el Capitán Bob Tanton, se quedó solo y a pesar del mal tiempo consiguió llegar a Lysekil, volviendo a Hull la víspera de Navidad de 1943 con 40 toneladas de cojinetes de bolas, la caja de engranajes averiada del *Hopewell*, ocho noruegos y felicitaciones navideñas de toda la población de Lysekill. Después de Navidad, el *Hopewell* y el *Gay Viking* llegaron a Lysekil el 28 de diciembre. Durante todo este período la marina sueca había estado observando atentamente las actividades de los cañoneros, pero no había interferido en las mismas. Sin embargo, durante la estancia del *Hopewell* y el *Gay Viking* en Lysekil, la marina sueca intentó confiscar algunas partes de su equipo de radar, alegando que eran incompatibles con su status de buques mercantes. El asunto quedó abandonado tras una enérgica protesta de la Legación Británica en Estocolmo, pero el incidente sirvió para demostrar que la «neutralidad» de los suecos no podía darse por descontada.

Durante las dos primeras semanas de 1944 se suspendieron las operaciones por las terribles condiciones meteorológicas. No obstante, el 16 de enero el *Gay Viking* zarpó hacia Inglaterra dejando tras de sí al *Hopewell*. Los alemanes estaban enterados de que había dos burladores del bloqueo en Lysekil y estaban decididos a interceptarlos. Se enviaron tres buques de la Sexta Flotilla de Destructores a Kristiansand para detener a las «Damas Grises» nombre dado por los alemanes a los burladores del bloqueo. Cuando las condiciones meteorológicas locales permitieron un intento de penetración, los alemanes prepararon sus buques para zarpar.

### Con una espesa capa de nubes, era muy poco probable que los aviones enemigos encontraran al MGB

Cuando el *Gay Viking* cruzó a toda máquina el Skagerrak, su radar detectó numerosos aviones alemanes, pero redujo su velocidad para disminuir su estela fosforescente, con lo que evitó el ser detectado. La noche era clara y había una visibilidad de 1,6 km, pero la marejada y el viento impedían a Whitefield avanzar a toda máquina. Entonces surgió de la oscuridad una amenaza en forma de una lámpara de señales. Withfield no esperó a averiguar si eran suecos o alemanes: invirtió su trayectoria y se alejó de la vista del otro barco.

En un momento tan crítico, cuando sabía que los alemanes estaban tras él, Withfield quedó consterna-



**Arriba a la derecha: interior de la sala de máquinas del *Nonsuch*: sus tres motores diesel le permitían alcanzar velocidades de hasta 23 nudos. Izquierda: un MGB esperando un cargamento en Lysekil: una carga normal solía incluir aceros de alta calidad y cojinetes de bolas. Abajo: el *Hopewell* a toda máquina por el Mar del Norte, rumbo a casa. Cada buque de Binney tenía una tripulación de 20 hombres, todos voluntarios de la Marina Mercante.**

do al ver que la Estrella Polar, que debería estar por su banda de estribor, estaba en realidad una cuarta a estribor. En su trayectoria actual estaba recorriendo oblicuamente el Skagerrak hacia los campos minados de la costa danesa. Sabía que era probable que su cargamento perturbara las indicaciones de la aguja magnética, por lo que decidió no tener en cuenta la lectura de aguja y utilizar su ecosonda para seguir la línea de 50 brazas de la costa danesa, manteniendo la Estrella Polar por su derecha y la línea por su izquierda. Al amanecer el *Gay Viking* había hecho grandes progresos y distaba menos de 15 millas de su posición calculada. Al cruzar el Mar del Norte, su radar reveló la presencia de numerosos aviones, pero el pequeño buque tuvo suerte, con una espesa capa de nubes y una visibilidad inferior a 1 km que hacía muy poco probable su avistamiento por un avión. A las 07,45 del 18 de enero, pasó la barra del Humber para decidir una tremenda bienvenida de las tripulaciones de los otros cañoneros, que le habían dado por perdido.



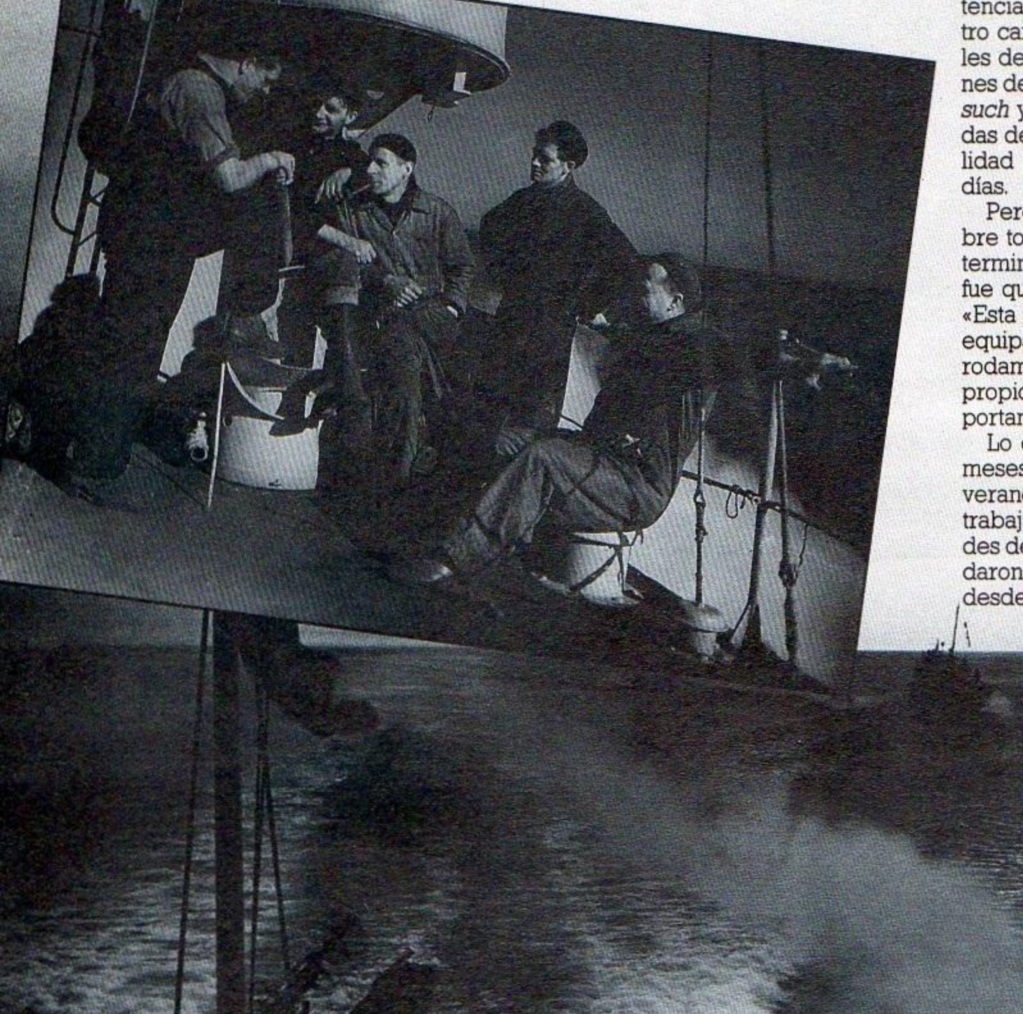
**Izquierda: miembros de la tripulación del *Gay Corsair* posan ante la cámara. Bajo la experta dirección del Capitán Bob Tanton (abajo) el buque realizó varios viajes de ida y vuelta a Suecia. Durante la Operación Bridford, el *Gay Corsair* y el *Gay Viking* sobrevivieron a sus propios fallos mecánicos, llevando a Gran Bretaña más de 65 toneladas de rodamientos a bolas.**

**Inferior: con la mirada explorando el horizonte en busca de signos de aviones o barcos enemigos, el *Nonsuch*, acompañado por el *Hopewell*, se aproxima a la costa de Yorkshire. Una vez bajo la cobertura de la RAF, los tripulantes que no están de guardia ni atendiendo a la máquina pueden tomarse un bien ganado descanso (bajo estas líneas). Gracias a su dedicación, en Gran Bretaña no llegó a faltar el importante material de guerra producido por la industria sueca del acero.**

El 19 de enero el *Gay Corsair* partió para Suecia, regresando un mes más tarde con el *Hopewell*. Su llegada significaba que, a pesar de los problemas mecánicos y las condiciones meteorológicas frecuentemente muy severas, se habían completado seis viajes de ida y vuelta y se habían traído casi 240 toneladas de cojinetes de bolas y materiales especiales. Aunque esta cifra estaba bastante por debajo de las 400 toneladas que pedía el Ministerio de Suministros, era considerablemente superior a las cantidades transportadas por vía aérea.

El 18 de marzo el *Gay Viking* y el *Gay Corsair* regresaban a Hull con otras 67,5 toneladas de cojinetes de bolas que completaban la última incursión de burla del bloqueo. Su viaje había sido una pesadilla de ingeniería. En el viaje de ida, cuando intentaban evitar a un mercante alemán que iba hacia Oslo con sus tres escoltas, se rompió el eje de entrada del motor central del *Gay Corsair*, originando un fuego en la sala de máquinas. El fuego fue rápidamente extinguido, pero el buque tuvo que detenerse y durante un tiempo que posteriormente Bob Tanton describió como «un interesante interludio», el convoy alemán navegó directamente hacia ellos. El problema de la propulsión del Gay Corsair implicaba la retirada de la hélice central en Lysekil, con lo que el buque zarpó en su viaje de vuelta únicamente con sus dos motores laterales. En el viaje de vuelta, la cobertura de la RAF no se materializó y los dos buques tuvieron nuevas averías: cerca de la costa de Yorkshire, al *Gay Corsair* se le rompió su cigüeñal de estribor, mientras que al *Gay Viking* se le averió la caja principal de engranajes del eje de entrada en el motor de babor. Sin embargo el tonelaje total trasladado entre cojinetes de bolas y bienes de equipo por las «Damas Grises», ascendía después de esta misión a 346,5 toneladas.

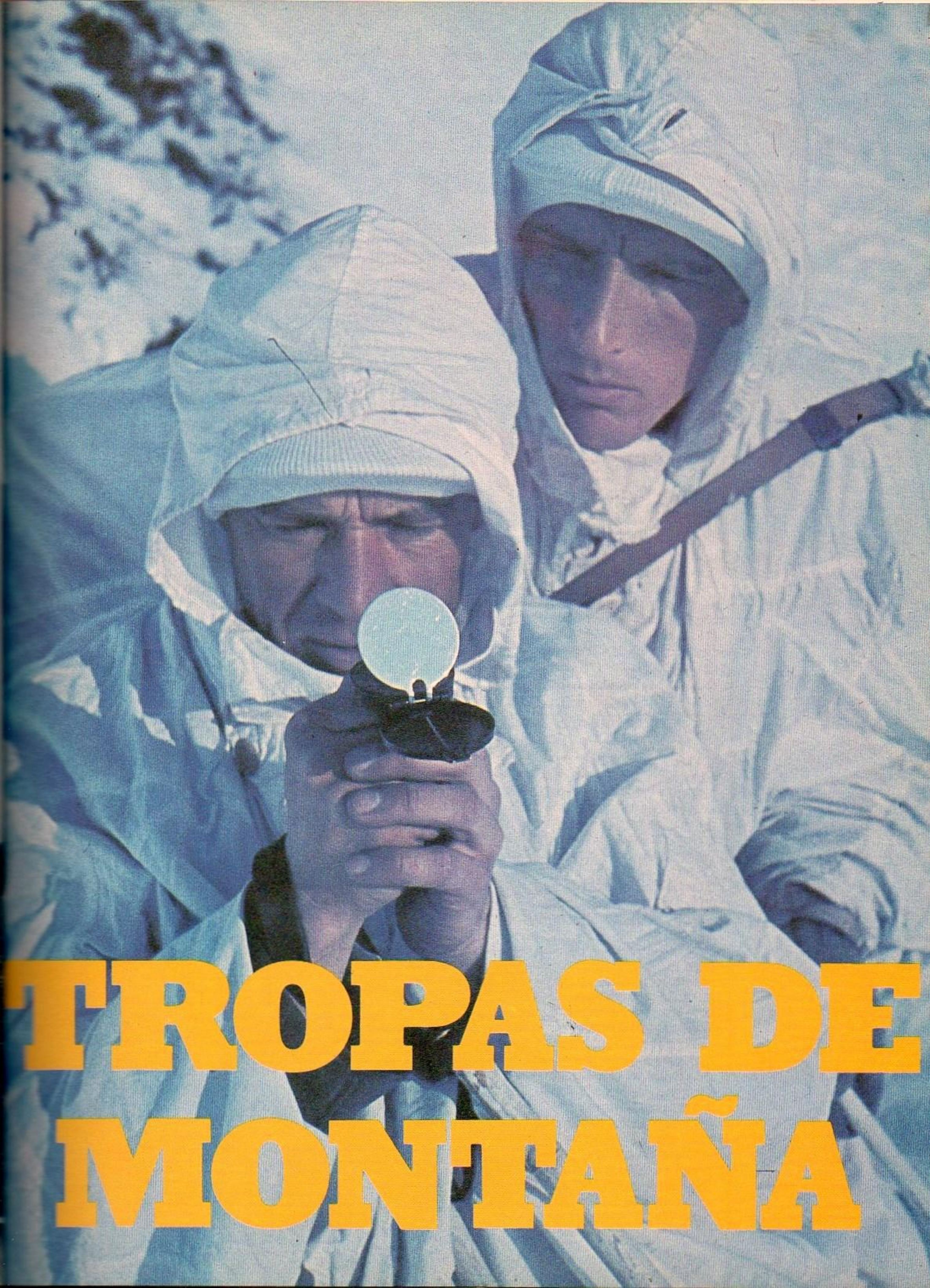
Los largos días del verano impidieron la realización de nuevos viajes a Lysekil, pero el siguiente invierno contempló un nuevo uso de los cañoneros. La Operación Moonshine, un plan del SOE para pasar armas de contrabando a la Resistencia danesa, implicaba el uso de tres de los MGB. Por desgracia el 6 de febrero de 1945, el *Gay Viking*, primer barco que había conseguido burlar el bloqueo, se hundió tras colisionar con el *Hopewell*, aunque afortunadamente no hubo víctimas. No obstante, a pesar de la pérdida del *Gay Viking*, se suministraron a la Resistencia más de 1.000 carabinas, 1.000 Stens con cuatro cartucheras cada una, 4 bazookas, 120 proyectiles de bazooka y dos millones y medio de municiones de armas ligeras. En el viaje de retorno, el *Nosnsuch* y el *Hopewell* transportaron en total 63 toneladas de cargamento, en su mayoría acero de alta calidad no disponible en Gran Bretaña en aquellos días.



Pero estos pequeños buques serán recordados sobre todo por su burla del bloqueo. Después de que terminaran sus operaciones, sir Duncan Sands, que fue quien envió a Binney a Suecia, escribía:

«Esta operación nos da una importante parte del equipamiento necesario para montar una fábrica de rodamientos que nos permitirá generar nuestros propios suministros. No hace falta exagerar la importancia que esto tiene.»

Lo que no decía sir Duncan Sands es que en los meses que precedieron a la invasión de Europa en verano de 1944, cuando la industria británica estaba trabajando a toda su capacidad, todas sus necesidades de rodamientos a bolas y aceros especiales quedaron cubiertas por las «Damas Grises» operando desde el Humber.


TROPAS DE
MONTAÑA




TROPAS DE MONTAÑA

**La 3.ª División de Montaña se creó en 1938 a partir de la 5.ª y 8.ª Divisiones de Montaña del ejército austríaco, tras la anexión de Austria por Alemania. La división tenía dos regimientos de infantería (compuesto cada uno de tres batallones), un regimiento de artillería y un apoyo completo de armas y servicios.**
**La división estaba mandada por el General de División Eduard Dietl (hasta 1941) y estaba muy capacitada para la guerra de montaña, habiendo recibido un riguroso entrenamiento por el propio Dietl. Sus habilidades de combate fueron puestas a prueba por vez primera en septiembre de 1939, cuando se distinguieron durante la campaña de Polonia. En terreno montañoso o accidentado, su estructura flexible y excelente adiestramiento les convertían en enemigos formidables, pero la falta de armamento pesado los hacía muy vulnerables en terreno abierto. El regimiento de artillería estaba equipado con 16 cañones de 7,5 cm, ocho de 10,5 cm y ocho de 15 cm. Después de la invasión de la Unión Soviética por Hitler en junio de 1941, la 3.ª División de Montaña fue transportada a los países bálticos, luchando en el Frente Oriental durante todo el resto de la guerra. Fue desplegada junto con otras unidades de montaña en el sector norte, tomando parte en el ataque contra Murmansk y distinguiéndose en la zona de Zaporozhe durante el otoño de 1943.**
**Arriba: el escudo de Narvik.**

## En abril de 1940, Hitler avanzó sobre Noruega, donde la 3.ª División Gebirgsjäger (de montaña) se extendió hasta el límite en torno al puerto de Narvik

Al amanecer del día 9 de abril, los 10 destructores del Grupo Naval Alemán N.º 1 entraban en el fiordo que conduce al puerto de Narvik. A bordo iban, alojados en todos los espacios disponibles, los soldados del 139.º Regimiento de Infantería de Montaña y la Plana Mayor de la 3.ª División Gebirgsjäger (de montaña). El viaje por mar se había realizado en medio de unas espantosas condiciones meteorológicas: nieve, ventisca y mar gruesa, con la consiguiente mojadura de hombres, material y armamento y los estragos causados por el frío y el mareo. Los alemanes pensaban sorprender y dominar a las defensas noruegas navales y militares de Narvik, cosa que se consiguió ampliamente en unas pocas horas. Dos buques noruegos que abrieron fuego contra los destructores alemanes fueron eliminados y en medio de la confusión subsiguiente las tropas de montaña desembarcaron con éxito mientras que el jefe de la división, general de división Eduard Dietl, acordaba los términos de la rendición de las fuerzas noruegas con el jefe local, coronel Konrad Sundlo. A las 08,10, Dietl estaba en condiciones de informar al Oberkommando der Wehrmacht (OKW) que Narvik estaba en manos alemanas. Pero hubo un grupo de más de 200 soldados noruegos que se negó a rendirse y abandonó la población decidido a continuar la lucha. Esto dejaba a las tropas de montaña de Dietl en una situación extremadamente precaria: no tenían armas pesadas y estaban aisladas por tierra y mar del grueso de las fuerzas alemanas que habían desembarcado más al sur en diversos puntos de la costa noruega.

## Dietl estableció una singular relación con sus hombres, exigiéndoles la mayor entrega

Aparte de la 3.ª División de Montaña, casi todas las fuerzas terrestres alemanas destacadas en Noruega eran unidades de segunda fila. La división constaba de dos grupos, con la Plana Mayor y el 139.º Regimiento de Infantería de Montaña, que había desembarcado en Narvik y el 138.º que desembarcó en Trondheim. Eduard Dietl, el jefe de la división, era un soldado profesional que había combatido en la infantería durante la Primera Guerra Mundial. En 1940, tenía 50 años, habiendo mandado la división desde que fue creada. Dietl era bávaro y simpatizante de los nazis, habiendo sido contemplado con gran simpatía por Hitler. Esquiador experto y aficionado a la escalada, Dietl fue un pionero del entrenamiento de montaña en el ejército alemán. Era un soldado duro con una gran resistencia que estableció con sus hombres una singular relación exigiendo la mayor entrega a todos los niveles. Creía en el entrenamiento realista y antes de la guerra la 3.ª División de Montaña había ya practicado todos los posibles tipos de combate. La filosofía militar de Dietl se resume en sus propias palabras:
«A los soldados hay que dirigirles por el corazón. Sólo entonces estarán motivados. Todo lo demás será en vano. El que posea el corazón del soldado, podrá desafiar al diablo en el propio infierno. Hay que hacer ejercicios, es parte del trabajo, pero el ejercicio solo no es nada. Es peor que no hacer nada. Hacer ejercicios es sencillo. Lo que es difícil

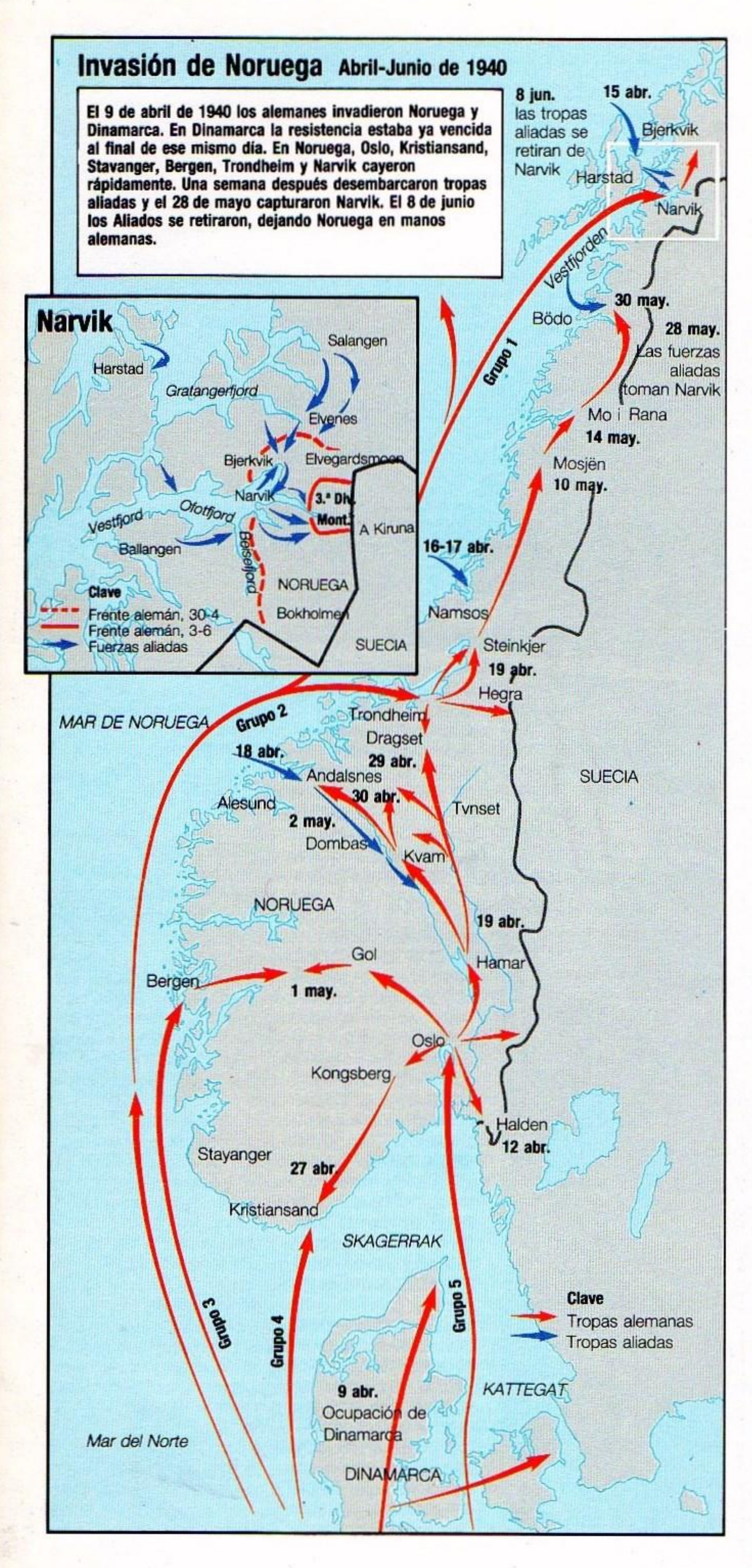


Página 1381: dos reclutas de la 3.ª División de Montaña de la Wehrmacht durante su entrenamiento: era fundamental poseer unas nociones de navegación dado el entorno en que se movían. Izquierda: una de las cualidades que distinguía a los hombres de montaña de otras tropas era su capacidad de escalada. Bajo estas líneas: el puerto de Narvik tras el ataque de la marina británica en la primera parte de la campaña de Noruega. Derecha: el General de División Dietl (derecha), jefe de la división, observando unas posiciones defensivas durante su enérgica defensa de Narvik.

es el mando. El mando requiere dos cosas: la primera es, naturalmente, vivir con los hombres. No desear otra cosa que lo que ellos tienen. Ir con ellos, escucharles, entenderles, ayudarles en los sitios difíciles. Pero la segunda cosa es ser mejor que ellos. No olvidarte nunca de nada. Saber siempre qué es lo que tienes que hacer como jefe. Ser duro si es preciso, exigiendo al máximo, pero primero haciendo tú mismo lo máximo».

Las órdenes operativas para Dietl al frente del 139.º Regimiento, eran atacar y dominar Narvik y asegurar el importante ferrocarril de mineral de hierro de Suecia. Seguidamente, después de que llegaran desde el sur los esperados refuerzos, Dietl debería asegurar la zona situada entre la frontera sueca y la costa. Pero el 9 de abril, tras un desembarco realizado con un moderado éxito, Dietl tuvo que ocuparse de afianzar su posición en Narvik en lugar de considerar los elementos más grandiosos de su orden de operaciones. Sus tropas de montaña estaban aisladas en las montañas árticas y en los fiordos, con poca munición y sin armamento pesado. La propia ciudad de Narvik era especialmente vulnerable, ocupando una pequeña zona en la punta de la península, de nueve kilómetros de largo por cuatro de ancho, flanqueados por fiordos al norte y al sur. El ferrocarril corría hacia el este, siguiendo la costa del fiordo sur a lo largo de una estrecha repisa con túneles excavados en la montaña. La soledad ártica se extendía desde la población en todas direcciones, por una masa de colinas, depresiones y mesetas de forma irregular. En el mes de abril, el invierno todavía aullaba en torno a Narvik, la nieve alfombraba el centro de la población y los valles que se extendían tierra adentro. Posteriormente las lluvias primaverales iban a causar grandes contratiempos a todos los combatientes de Narvik.

Dietl organizó rápidamente la defensa de Narvik, estableciendo su cuartel general en el hotel Royal. Aunque las pérdidas alemanas en Narvik durante la semana siguiente significaban el corte de las comunicaciones navales, los 4.600 hombres de la 3.ª División de Montaña se vieron reforzados con 2.600 ma-




rineros armados con un contingente de armas capturadas a la 6.ª División Noruega, Dietl desplegó sus tropas de montaña y sus marineros para defender los accesos a Narvik y la propia ciudad. Se situaron dos batallones de montaña 27 km al norte de Narvik, mientras que el batallón restante, reforzado con personal de las tripulaciones, tomaba posiciones dentro de Narvik y en los fiordos.

Hitler y el OKW fueron ocupándose cada vez más de la situación de las tropas de Dietl en Narvik: enseguida se dieron cuenta de que la Royal Navy inglesa había bloqueado la costa y evitaría la llegada por mar de refuerzos alemanes. Además los Aliados estaban en condiciones de realizar un desembarco y derrotar a las fuerzas aisladas de Dietl. Los alemanes intentaron enviar refuerzos a Narvik por vía aérea, llegando a trasladar con éxito el 13 de abril una batería de artillería, para lo que se utilizó un lago helado como pista de aterrizaje. Pero el hielo a medio fundir impidió que el avión despegara de nuevo. El mal tiempo impidió a la Luftwaffe realizar todo tipo de aprovisionamiento aéreo hasta mediados de mayo.

Una de las ventajas que tenía la 3.ª División de Montaña es que la frontera sueca distaba sólo unos 30 km en dirección este siguiendo la vía. Así, el 16 de abril las unidades de la 3.ª División atacaron a lo largo de la vía dispersando a las tropas noruegas y llegando hasta la frontera sueca. El control de esta posición por parte de Dietl permitía a Berlín ejercer una considerable presión sobre el gobierno sueco, forzándole a comprometer su neutralidad: aunque los suecos se negaron a permitir a los alemanes el paso de armas, material o tropas armadas, les permitieron transportar personal sanitario, ropas y comida para las tropas de Narvik. Pero esta línea de aprovisionamientos era vulnerable en la zona de los fiordos, ya que los buques de la marina británica podían mantener un eficaz bombardeo naval.

## El 24 de abril un acorazado británico, dos cruceros y seis destructores bombardearon Narvik durante tres horas

Mientras Dietl desplegaba sus fuerzas, los Aliados estaban empezando a reaccionar ante lo ocurrido en Narvik. Churchill, primer Lord del Almirantazgo, se percató de la importancia de la ciudad y ordenó un desembarco inmediato de tropas británicas. El 14 de abril llegaba cerca de Narvik un grupo avanzado de desembarco, pero su jefe, el General de División Mackesy, poco dispuesto a enviar sus fuerzas contra un número desconocido de alemanes, solicitó con urgencia un bombardeo por parte de la marina a fin de inducir a los alemanes a la rendición. El 24 de abril, un acorazado británico, dos cruceros y seis destructores bombardearon Narvik durante tres horas. Los alemanes esperaban un desembarco cubierto por el bombardeo y Dietl informó al OKW de que en caso de no poder defender la población se retiraría hacia el este a lo largo de la vía férrea. Al no producirse el desembarco, Dietl retiró sus tropas no esenciales de Narvik y trasladó su puesto de mando a una estación ferroviaria situada en el extremo este del fiordo sur.

No cabe duda de que las primeras dos semanas, los aliados sobreestimaron ampliamente las fuerzas alemanas en Narvik y fueron demasiado cautos: un desembarco inmediato habría obligado a Dietl a abandonar la población. En cambio la fuerza británica estableció su cuartel general en Harstad, en la isla de Hinnöy, al oeste, hasta que llegaron más fuerzas aliadas y se constituyeron dos grupos, uno al nor-

te y otro al sur de Narvik. Había tres batallones de infantería británicos, cuatro noruegos y tres batallones franceses de cazadores alpinos. A principios de mayo estas tropas habían sido reforzadas con dos batallones de la Legión Extranjera Francesa, una brigada polaca y otras unidades adicionales noruegas. La marina británica poseía una aplastante superioridad en el mar, con una fuerza que incluía un portaaviones y un acorazado. No obstante los Aliados, que no tenían armamento antiaéreo adecuado, eran extremadamente vulnerables a los ataques de la Luftwaffe en apoyo de las tropas de Dietl.

Pese a la gran ventaja numérica de la Royal Navy, Dietl estaba convencido de que los Aliados no emprenderían ninguna acción de envergadura contra Narvik hasta que tuvieran todo planificado hasta en sus menores detalles y probablemente esperarían hasta que la nieve se hubiese fundido. Estaba decidido a mantener su posición defensiva al norte de la ciudad con dos batallones de infantería de montaña, dejando la propia ciudad al batallón restante.

En el norte, los dos batallones de Dietl se vieron lentamente empujados hacia el sur y en continuo peligro de verse rebasados por el flanco. El 13 de mayo, Dietl tuvo que enfrentarse con el desembarco de dos batallones franceses con tanques ligeros hacia el fiordo norte, amenazando con atacar desde atrás a su principal puesto defensivo. Al estar escaso de tropas de montaña, Dietl se vio obligado a desplegar su personal naval para defender esta zona, y ante la dureza de un bombardeo naval tuvo que ordenar una apresurada retirada frente a las tropas francesas. Con esta peligrosa amenaza por detrás de su puesto defensivo norte y con los renovados ataques noruegos por su flanco derecho, Dietl se vio obligado a retirar sus dos batallones de infantería de montaña hacia el sur hasta una posición cercana al Storebalak. Además informó a los cuarteles generales del sur de Noruega que su situación era crítica y necesitaba refuerzos inmediatos. Si la ofensiva aliada continuaba, intentaría abandonar Narvik y mantener una cabeza de puente en el ferrocarril. Pero a menos que recibiera refuerzos, tendría que considerar el traslado de sus tropas a Suecia, prefiriendo el internamiento a la captura aliada. La situación alemana en Narvik era precaria, pese al hecho de que desde el 4 de mayo la segunda división alemana de montaña había empezado a avanzar hacia el norte desde Trondheim y de que el 10 de mayo se lanzó la ofensiva alemana contra Francia. La 2.ª División de Montaña estaba todavía a 280 km al sur de Narvik y era demasiado pronto para estimar el efecto que tendría su ofensiva sobre el sector de Narvik.

## Los tres batallones de infantería de montaña estaban llegando al límite de su resistencia

El 14 de mayo, el cuartel general del sur de Noruega envió a Narvik una tropa de refuerzos consistente en 66 paracaidistas y durante el resto del mes y primeros de junio fue lanzado sobre el perímetro de Narvik todo el 137.º Regimiento de Infantería de Montaña (después de un apresurado entrenamiento

**Derecha: las tropas de montaña de Dietl durante su entrenamiento de esquí. La guerra en unas condiciones tan crudas e inhóspitas como las del helado norte, exigía una preparación muy especial y unas inmensas reservas de energía. Dietl insistió siempre mucho en la importancia de realizar un entrenamiento realista, y gracias a esto y a su rigurosa forma de ejercer el mando, sus hombres pudieron resistir pese a la escasez de alimentos y de ropas de invierno. Abajo: la movilidad es muy importante en la guerra de montaña y los soldados se entrenaban también en el uso de botes neumáticos para cruzar los fiordos.**

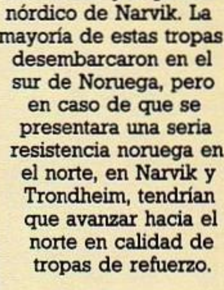




## EL PLAN ALEMAN

**El plan alemán de operaciones para la ocupación de Noruega y Dinamarca, llamado en clave *Weserübung*, era bastante arriesgado. En el invierno de 1939-1940, Hitler estaba preocupado porque los británicos podían interrumpir sus suministros de mineral de hierro procedente de Suecia, que se hacían a través del puerto de Narvik y a lo largo de la costa noruega. La toma de Noruega por Alemania, también impediría a los Aliados el control de las rutas comerciales de la zona y no les daría oportunidad de ocupar bases desde las que amenazar el control alemán del Báltico.**

**Hitler calculó que si se podían situar suficientes tropas alemanas por mar o por aire en puntos estratégicos de la costa noruega, podrían vencer a las limitadas defensas noruegas sin combates serios, presentando ante los británicos el hecho consumado. Pero aunque las fuerzas alemanas lograran sorprender a los noruegos, el plan tenía sus riesgos: la superioridad naval británica en la zona podría impedir los desembarcos iniciales o bloquear las costas. Para ejecutar *Weserübung* la marina alemana programó el desembarco de tropas en 11 grupos a partir de buques de guerra y mercantes, abarcando las distantes ciudades de Oslo, Kristiansand, Bergen, Trondheim y el puerto nórdico de Narvik. La mayoría de estas tropas desembarcaron en el sur de Noruega, pero en caso de que se presentara una seria resistencia noruega en el norte, en Narvik y Trondheim, tendrían que avanzar hacia el norte en calidad de tropas de refuerzo.**



**Abajo: escondidos tras la escasa protección brindada por un montón de nieve, dos Gebirgsjäjern esperan la renovación de la ofensiva aliada contra Narvik. Aunque la ciudad cayó después de una prolongada lucha, Dietl pudo volver a ocupar el puerto cuando la fuerza expedicionaria enemiga se retiró el 8 de junio. Abajo: tropas de montaña transportando armamento con mulas, avanzando por uno de los valles noruegos cubiertos de nieve.**

paracaidista), reforzando a Dietl con unos 1.050 hombres. De la fuerza original de Dietl, todo el personal procedente de los barcos no tenía preparación ni entrenamiento para resistir un período largo de combate y no había que esperar que resistiera determinados ataques aliados. Los tres batallones de infantería de montaña estaban llegando al límite de su resistencia y los dos batallones que luchaban al norte de Narvik lo estaban pasando muy mal como resultado de las espantosas condiciones atmosféricas, con ventisca, nieve, y un frío extremado. Cuando tuvieron que retirarse habían abandonado sus reservas de ropa y comida.

Los alemanes estaban tan exhaustos que era muy difícil hacer que se movieran de una posición a otra y muchas veces se quedaban dormidos durante el fuego de ametralladoras y los bombarderos. Pero las condiciones eran igualmente malas para los aliados y esto combinado con la naturaleza difícil del terreno y las malas comunicaciones, significaba que no eran capaces de aprovechar la debilidad alemana.



El 21 de mayo, Dietl calculó que era inminente una ruptura aliada por el norte y para evitar el colapso de su posición, el 22 se retiró a una nueva línea apoyándose en la frontera sueca en Björnfell. Irónicamente, en el mismo momento en que Dietl estaba preparando sus acciones finales antes de abandonar Narvik y retirarse hacia Suecia, los Aliados se estaban preparando a tomar Narvik para destruir su puerto y cubrir la evacuación de su fuerza de desembarco. El asalto aliado final sobre Narvik consistió en un desembarco anfibio cruzando el fiordo Rombaks por parte de dos batallones franceses y un batallón noruego, mientras que los polacos atacaban desde el sur contra Ankenes: había trece batallones aliados en línea contra los batallones alemanes. Los franceses y los noruegos mantenían la presión por el norte y tras la captura de Narvik, un nuevo ataque por el sur cortaría la línea férrea.

El ataque se inició el 27 de mayo y mientras franceses y noruegos desembarcaban con éxito al este de Narvik, el 2.° Batallón del 139 Regimiento de Infantería de Montaña, que dominaba la tierra alta del sur, consiguió defender la línea costera lo suficiente para que los alemanes pudieran evacuar Narvik. Después de que los Aliados hubieron capturado Narvik, la 1.ª División de Cazadores franceses empezó a avanzar hacia el este a lo largo del ferrocarril de Kiruna y el 1 de junio Dietl se vio sometido a dos ataques concéntricos por el norte y por el sur que empujaban a sus maltrechas fuerzas hacia la frontera sueca. El mal tiempo había impedido que la Luftwaffe pudiera lanzar nada desde el aire, por lo que escaseaban las reservas de munición y de alimentos.

## Escasos de municiones, comida y ropa de invierno, normalmente muy cansados, continuaban luchando

Dietl se enfrentaba a la derrota, sabiendo que a pesar de los tremendos esfuerzos era poco probable que las tropas alemanas que avanzaban desde el sur pudieran llegar a tiempo de reunirse con él. Pero lo que no sabía era que los Aliados ya habían empezado a abandonar Narvik. Entre el final de mayo y el 8 de junio fueron evacuados con éxito unos 15.000 soldados y la mayor parte de sus cañones y tanques. Casi al mismo tiempo que Dietl estaba considerando su maniobra final hacia Suecia, a última hora de la tarde del 8 de junio descubrió que los Aliados se habían ido. Los sorprendidos alemanes marcharon en triunfo sobre una Narvik abandonada y el 9 de junio se rindió el Alto Mando Noruego.

La propaganda nazi llamaba a Dietl el «héroe de Narvik». El 9 de mayo el agradecido Führer, ya le había condecorado con la Cruz de Caballero y el 19 de julio le fueron otorgadas las Hojas de Roble y era ascendido a teniente general. Más tarde, Dietl fue condecorado a título póstumo con la Espada de la Cruz de Caballero, tras su muerte en accidente aéreo, cuando mandaba el 20.° Ejército de Montaña.

Los alemanes tuvieron suerte en Narvik de que los Aliados fueran lentos en reaccionar, al faltarles un jefe ejecutivo y un plan adecuadamente concebido. Por su parte, la 3.ª División de Montaña no contaba con encontrarse con una campaña de dos meses de duración bajo terribles condiciones meteorológicas. Fue una experiencia espantosa, en especial para los dos batallones del norte de Narvik. Escaseando la comida, las municiones y la ropa de invierno, y normalmente muy cansados, continuaron luchando a causa de su espíritu de cuerpo, el liderazgo personal de sus oficiales y suboficiales y la fuerte personalidad de Dietl, el jefe de la división.

# ESTRUENDO EN KOLA RUN

**Objetivo:** ***Scharnhorst***
**Distancia: 12 millas y acercándose**
**El HMS *Belfast* abre fuego con una andanada de 12 cañones, la primera de las muchas que se sucederán en la épica y terrible batalla del Cabo Norte**






## HMS *BELFAST*

**A finales de 1943, el HMS *Belfast* era uno de los cruceros más modernos del mundo. Había sido construido en 1938 con un desplazamiento estándar de 11.500 toneladas y un armamento principal de 12 cañones de 15 cm en cuatro montajes triples. Resultó seriamente dañado por una mina magnética alemana en noviembre de 1939, tardándose casi dos años y medio en completar su reparación.**
**El *Belfast* salió de dique con una protección subacuática mejorada, con refuerzos antitorpedo y con más cañones antiaéreos ligeros para la defensa aérea a corta distancia. Pero su principal mejora fue la instalación de un radar. El *Belfast* montaba el equipo más moderno de que disponía la marina británica, lo que significaba que el armamento principal del buque (cada cañón de 15 cm era capaz de disparar 13 proyectiles de 60 kg por minuto) podía apuntar y diparar con cualquier clase de condiciones atmosféricas.**
**El *Belfast* fue nuevamente despachado en noviembre de 1942 bajo el mando del Capitán de navío Frederick Parham, especialista en artillería, cuyo anterior destino había sido segundo jefe de artillería naval. Con Parham llegaron al buque casi 900 hombres, muchos de los cuales no habían visto nunca antes el mar en su vida. Pero en pocos meses, Parham y su oficial ejecutivo capitán de corbeta P. Welby Everard llevaron el buque y su dotación a un alto nivel operativo.**
**Arriba: la insignia del HMS *Belfast*.**

El 26 de diciembre de 1943, el HMS *Belfast*, junto con su buque hermano el HMS *Sheffield* y el viejo crucero de la clase County HMS *Norfolk*, estaban pasando unas incómodas navidades navegando en medio de un vendaval ártico. Los tres buques formaban el 10.° Escuadrón de la flota doméstica (Fuerza Uno) y servían como escolta pesada al convoy JW55B que navegaba hacia Rusia y constaba de 19 buques mercantes repletos de carga y al convoy RA55A que navegaba hacia Inglaterra desde Kola, compuesto de 22 buques mercantes. El *Belfast* ya había realizado muchos viajes de este tipo anteriormente y su tripulación conocía ya el «Kola Run», tal como se denominaba a esta ruta. Sin embargo los hechos iban a demostrar que esta misión de escolta no iba a ser precisamente rutinaria.

Hacía tiempo que en Londres el Almirantazgo había sabido que el acorazado alemán *Scharnhorst*, de 34.000 toneladas, había recibido órdenes de atacar a un convoy con rumbo a Rusia en cuanto se le presentara una oportunidad favorable. El *Belfast* y los otros dos cruceros estaban en la zona para servir de protección contra esta amenaza, pero como refuerzo adicional, el comandante en jefe de la flota doméstica, almirante sir Bruce Fraser, también navegaba por la zona en su buque insignia, el acorazado de 35.000 toneladas HMS *Duke of York*, junto con el crucero HMS *Jamaica* y otros cuatro destructores.

### El *Scharnhorst* estaba ahora solo y seguía una trayectoria convergente con la de los cruceros de Burnett

La apreciación británica de las intenciones de la marina alemana era correcta. El convoy JW55B había sido avistado por los aviones de reconocimiento de la Luftwaffe y por la tarde del día de Navidad había zarpado el *Scharnorst* del fiordo de Alte junto con cinco destructores. A las 04,00 horas del 26 de diciembre, el JW55B se encontraba a 50 millas al sur de la isla de Bear, mientras que los cruceros de la Fuerza Uno, mandados por el contraalmirante Robert «Bullshit Bob» Burnett a bordo del *Belfast*, estaban a 150 millas por el sureste y los buques de Fraser (Fuerza Dos) distaban unas 210 millas por el suroeste. El Almirantazgo ya había enviado un mensaje para informar de que el *Scharnhorst* se había hecho a la mar y a las 06,28 Fraser ordenó a la Fuerza Uno que se aproximase al convoy para darle apoyo. Media hora después el *Scharnhorst* viró hacia el suroeste y los destructores alemanes se abrieron para buscar el convoy. A las 08,20 horas el *Scharnhorst* volvió a cambiar de rumbo, poniendo proa esta vez hacia el noroeste, pero no informó de ello a los destructores que de esta forma no participaron en la acción. El *Scharnhorst* estaba ahora solo y seguía una trayectoria convergente con la de los cruceros de Fraser.

A las 08,40, el radar del *Belfast* detectó al *Scharnhorst* a una distancia de 35.000 metros, a unas 30 millas del convoy y quedando entre los buques mercantes y los cruceros de escolta de Burnett. Cuando la distancia disminuyó a 13.000 metros, el *Sheffield* estableció contacto visual y a las 09,24 el *Belfast* abrió fuego con bombas iluminantes para iluminar el blanco, pero todas se quedaron cortas. No obstante Burnett ordenó a sus buques abrir fuego con su armamento principal al mismo tiempo que iniciaban un amplio viraje a babor para acortar distancias y situar los cruceros entre el *Scharnhorst* y el con-



Izquierda: vista lateral del HMS *Belfast*, uno de los cruceros de la Royal Navy que más éxitos cosechó en la Segunda Guerra Mundial. Arriba: los montajes A y B del *Belfast* cubiertos de hielo durante una ruta de convoy a Murmansk. El *Belfast* estaba armado con doce cañones de 15 cm, montados en cuatro torres triples, el mayor armamento montado en un crucero. Arriba: los artilleros navales listos para la acción, durmiendo junto a sus cañones; puede verse un proyectil en la teja de carga.

## EL «KOLA RUN»

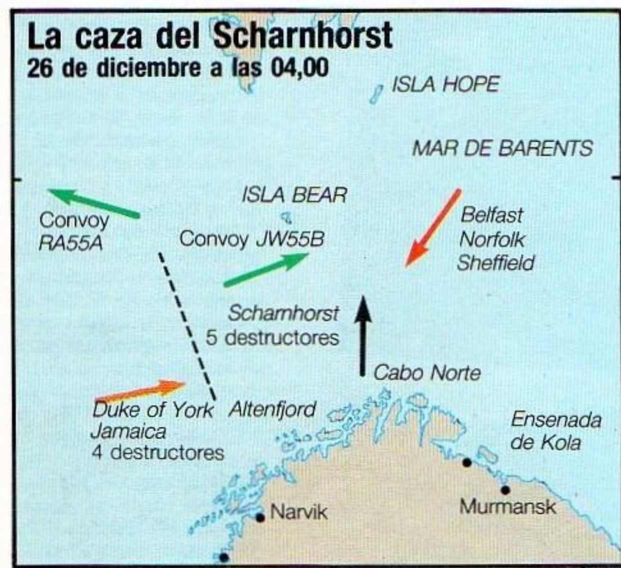
Cuando Hitler invadió Rusia en junio de 1941, los Aliados prepararon un convenio de suministros desde Gran Bretaña a la nación asediada. El primer convoy partió hacia Arkangel en septiembre, y en octubre se transportaron grandes cantidades de suministros vitales, incluyendo 400 aviones, 500 tanques y miles de toneladas de materias primas. Hasta 1942 los convoyes regresaban casi sin novedad de sus puertos de destino: Arkangel y Murmansk en la ensenada de Kola. Pero Alemania se había percatado de la importancia de los convoyes para la logística y la moral de las tropas soviéticas, y en enero de 1942 el almirante Raeder destacó submarinos y buques de superficie en los fiordos de Trondheim. En colaboración con la Luftwaffe se montaron intensas ofensivas sobre los buques que rodeaban el Cabo Norte hacia el Mar de Barents. Los convoyes empezaron a sufrir graves pérdidas, tanto en buques mercantes como de escolta y en junio de 1942 el desdichado convoy PQ17, que hacía el número 17 de los que partieron desde Islandia hacia Rusia, perdió 22 de sus 35 buques mercantes. La desastrosa suerte corrida por el PQ17 se originó en parte por una orden de ruptura de la formación que hizo que cundiera el pánico. En los siguientes meses se aumentó la disciplina de los convoyes y se aumentó el número de buques de escolta, incluyendo portaaviones y buques antiaéreos. Aunque cada convoy tenía una escolta antisubmarina de destructores y corbetas, había además grandes unidades tales como el HMS *Belfast* para oponerse a la artillería pesada de la marina alemana. El hundimiento del *Scharnhorst* en diciembre de 1943 señaló el final de este estado de cosas, ya que nunca más se vieron amenazados los convoyes del Artico por un buque alemán importante.

# La Batalla del Cabo Norte
## 26 de diciembre de 1943

**La Batalla del Cabo Norte, en aguas del Mar de Barents, fue el último gran combate naval ocurrido en aguas europeas en la Segunda Guerra Mundial. El 19 de diciembre, Dönitz había decidido utilizar el *Scharnhorst* contra el próximo convoy aliado que hiciera la ruta de Kola. El 20 de diciembre zarpó el convoy JW55B de Loch Ewe en el norte de Escocia: tres días después salía de Kola el RA55A en dirección opuesta. Los cruceros británicos *Belfast. Norfolk* y *Sheffield* recibieron la orden de cubrir a los convoyes, mientras que el acorazado *Duke of York* y el crucero *Jamaica* proporcionaban una cobertura más distante. La batalla se produjo el 26 de diciembre.**

### Vigilando al Scharnhorst

**12,11** Después de perder de vista al *Scharnhorst* durante unas horas, los cruceros restablecen el contacto radar. Mientras la Fuerza Dos del almirante Fraser se acerca por el suroeste, la Fuerza Uno vigila al *Scharnhorst* que navegaba con rumbo suroeste.
**15,45** El *Sheffield* y el *Norfolk* se quedan atrás, pero el *Belfast* continúa siguiendo al acorazado enemigo.




voy. Pero al realizarse este despliegue, el *Norfolk* obstruía el fuego de los otros buques que se quedaron temporalmente sin poder disparar. A pesar de esto, el *Norfolk* realizó algunos disparos certeros y una de sus bombas destruyó el radar de proa del *Scharnhorst*.

El *Scharnhorst* había sido cogido por sorpresa y se retiró a toda máquina hacia el sureste, dejando a Burnett ante una difícil decisión. ¿Tenía que dar caza al *Scharnhorst* y abandonar el convoy, o por el contrario tenía que seguir pegado al convoy a la espera de que volviera el *Scharnhorst* para atacar con ventaja? Según la tradición de la marina real, nunca debía perderse el contacto con el enemigo excepto en circunstancias excepcionales. Burnett decidió que la protección al convoy era más importante que la caza de su poderoso enemigo en medio del vendaval ártico, por lo que informó a Fraser de que había abandonado la acción. En respuesta recibió un malhumorado mensaje en el sentido de que sería mejor que «alguien» siguiera al *Scharnhorst* ya que de lo contrario no habría forma de que Fraser pudiera encontrarlo.

Cuando se recibió este mensaje en el *Belfast* el capitán de navío Parham estaba en el puente. Burnett le llamó al cuarto de derrota, situado una cubierta más abajo y cuando ambos estuvieron solos, le preguntó si pensaba que había actuado correctamente al seguir dando protección al convoy. Tal como recordaría posteriormente Parham, Burnett le preguntó: «¿Freddie, he hecho lo que había que hacer?» Parham le contestó: «Estoy absolutamente seguro de que sí lo has hecho». «Naturalmente, más adelante se demostraría que su actuación había sido correcta, ya que el *Scharnhorst* volvió a aparecer a la vista del convoy —sigue diciendo Parham—. Yo no sentía la menor duda de que la actuación de Burnett era correcta, absolutamente correcta.»

### Contacto

**04,00** El *Scharnhorst* se dirige hacia el norte para interceptar al convoy JW55B en su avance hacia el Cabo Norte.
**06,28** El HMS *Belfast* y el resto de la Fuerza Uno reciben orden de apoyar al convoy JW55B.
**08,40** Al aproximarse el *Scharnhorst* y los cruceros británicos, el *Belfast* establece contacto radar con el enemigo.
**09,29** La fuerza de cruceros empieza a disparar sobre el *Scharnhorst*.
**09,37** La escolta de destructotres del convoy JW55B recibe orden de sumarse a los cruceros.

## Atrapando al Scharnhorst
**26 de diciembre 08,40-19,00**

Al *Belfast* se habían unido ahora cuatro destructores: *Musketeer*, *Matchless*, *Opportune* y *Virago*, destacados por Fraser, procedentes del otro convoy. Las dotaciones de los cruceros estaban ansiosas por entrar en combate, pero no era fácil con una velocidad de 24 nudos con mar gruesa. La tensión en los buques británicos iba en aumento: si Burnett tenía razón, no pasaría mucho tiempo antes de que el *Scharnhorst* apareciera de nuevo. El *Norfolk* y el *Op-*

*portune* establecieron contactos radar que resultaron ser falsos, pero que crearon una gran excitación a bordo.

En la torre de control de tiro, el oficial de artillería Mountfield anunció por el sistema telefónico de artillería que habría un alto en las operaciones mientras el oficial artillero tomaba su almuerzo. Diez minutos después, una llamada procedente de la torre X informaba que ya era tiempo de que el oficial artillero terminara su almuerzo y que pasaran a la acción.

A las 12,11 el *Sheffield* estableció un contacto radar, rápidamente confirmado por el *Belfast* y el *Norfolk*. La distancia era 12 millas y disminuía. A las 12,16 el contacto estaba a ocho millas y media del

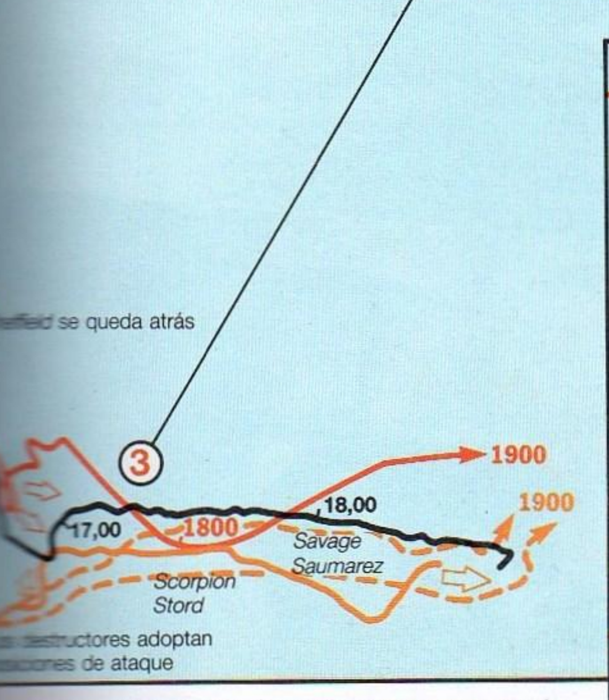


**Derecha: contraalmirante Robert «Bob» Burnett, jefe de la Fuerza Uno, que dirigió la batalla del Cabo Norte desde el *Belfast*. Derecha abajo: capitán de navío Frederick Parham, comandante del HMS *Belfast*.**

Belfast, Norfolk, Sheffield
Destructores británicos
Duke of York, Jamaica
Destructores británicos
Convoy JW55B
Scharnhorst
Destructores alemanes
Línea de fuego

**La batalla**

**16,17** La Fuerza Dos establece contacto radar con el *Scharnhorst*.
**16,51** El *Scharnhorst* queda atrapado entre las dos escuadras británicas. El *Belfast* dispara bombas iluminantes y el *Duke of York* lanza una devastadora andanada.
**17,00** El *Norfolk* y el *Belfast* abren fuego para evitar que el *Scharnhorst* vire hacia el norte.
**18,40** Cuando el *Scharnhorst*, alcanzado, reduce su velocidad, se le acercan los destructores que inician un ataque con torpedos. El *Duke of York* y el *Jamaica* abren fuego, logrando varios impactos.




*Belfast* por su banda de estribor y esta vez ya no había duda: el *Scharnhorst* había vuelto.

El *Belfast* empezó a disparar con sus cañones de 4 pulgadas y Burnett ordenó a sus tres cruceros que viraran hacia estribor a 20 nudos para impedir la huida del *Scharnhorst*. La táctica funcionó y el *Scharnhorst* viró a babor a las 12,25 poniendo rumbo hacia el sureste alejándose del convoy. El duelo artillero estaba ahora en su apogeo. El *Belfast* disparó nueve andanadas de 12 cañonazos consiguiendo hacer blanco con la cuarta. Cuando el *Scharnhorst* intentó



abrirse del convoy, las torres X e Y del *Belfast* no podían disparar, pero las torres A y B continuaron disparando, lanzando otras 16 andanadas y haciendo blanco con la número trece. Desde el puente, Parham podía ver al *Scharnhorst* y le pareció formidable. El Teniente W. Brooke Smith, que observaba desde su puesto del director de gran angular, recordaba las llamaradas de las bombas, las explosiones del armamento principal y el ruido del viento aullando entre el aparejo.

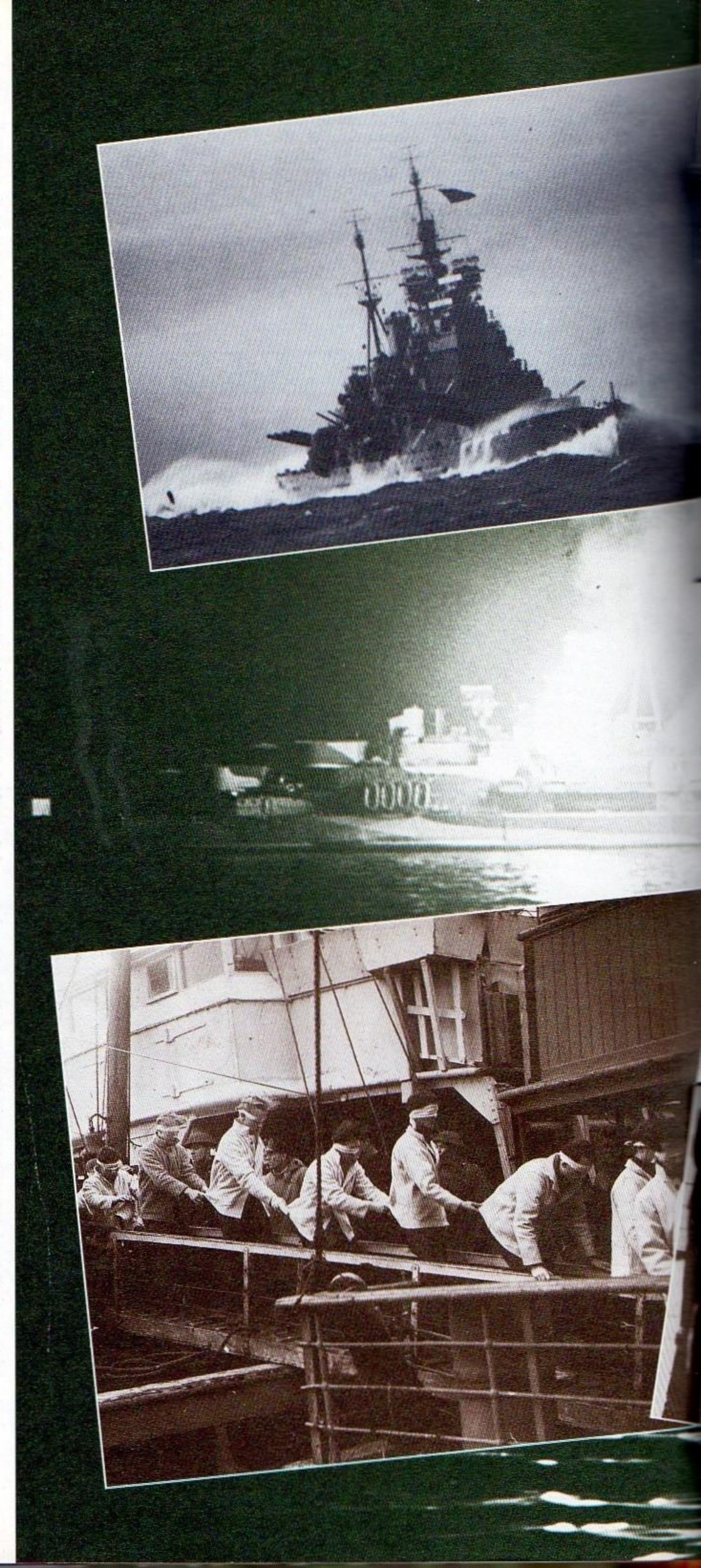
Como la dotación del director de tiro de Brook Smith no estaba participando directamente en la acción, éste pudo transmitir comentarios telefónicos sobre la misma a los hombres del centro de control de tiro, situados en las entrañas del barco. «Esta última cayó por la popa —decía refiriéndose a las bombas del *Scharnhorst*— ¡Ahí está! ¡Ha disparado otra vez! El pequeño oficial tomó su reloj y empezó a contar los segundos. «Si ha hecho bien la corrección, debería caer... ¡ahora! Pero la artillería alemana no era todo lo buena que debería haber sido y las bombas cayeron por la popa.

A las 13,00 Burnett había decidido que el *Scharnhorst* había abandonado su intento de atacar el convoy y estaba poniendo rumbo a casa. Por eso no tuvo escrúpulos esta vez en abandonar a los buques mercantes y sus cruceros se situaron a siete millas y media a babor del *Scharnhorst*. El papel del *Belfast* en la misión había cambiado ahora: la tarea inmediata de proteger el convoy había sido cumplida, pero ahora el *Scharnhorst* tenía que ser vigilado y había que pasar información de su situación, rumbo y velocidad al almirante Fraser que se acercaba por el suroeste con la Fuerza Dos para cortar la retirada del *Scharnhorst*. Con este objetivo *in mente*, Burnett no intentó entablar más combates con el *Scharnhorst* ya que no quería que se asustara y modificara su rumbo. A bordo del *Duke of York*, Fraser y su estado mayor observaban el punteo en la carta y podían ver que Burnett tenía razón: el *Scharnhorst* navegaba directamente hacia ellos.

**La trampa había saltado: el *Scharnhorst* estaba cogido entre la Fuerza Uno por el norte y la Fuerza Dos por el suroeste**

A las 15,45 el *Norfolk* tuvo que reducir su velocidad para sofocar los incendios ocasionados por los impactos de las bombas del *Scharnhorst*. El *Norfolk* no había utilizado cordita sin fogonazo, por lo que se había convertido en el blanco favorito del *Scharnhorst*. Cuando el *Norfolk* se quedó atrás, Burnett observó que también el *Sheffield* disminuía su velocidad. Se le envió un mensaje ordenándole avanzar, pero antes de que terminara de transmitírsele, el *Sheffield* informó de que tenía una avería en la caja de engranajes de la turbina interior de babor y tendría que reducir su velocidad a cinco nudos. De esta forma el *Belfast* tendría que continuar solo la caza del *Scharnhorst*, suministrando constantemente a Fraser la información vital de su posición.

En contraste con el caso del *Sheffield*, la máquina del *Belfast* estaba funcionando magníficamente. Se conseguían y mantenían velocidades de 28, 29 y 30



**Arriba a la derecha: un oficial de artillería gritando sus órdenes mientras el HMS *Duke of York* se prepara para lanzar una andanada de sus cañones de 35,5 cm. Abajo a la derecha: desembarco de los abatidos supervivientes del *Scharnhorst*. En la otra foto, los vencedores. El almirante sir Bruce Fraser con los jefes y oficiales de los buques que hundieron el *Scharnhorst*. Foto principal: el HMS *Belfast*, llamado a jugar un importante papel en los bombardeos navales de apoyo a los desembarcos aliados en Normandía en 1944.**



nudos, a pesar del hecho de que el barco hacía 14 meses que había salido de dique. Pero su eficiencia le hacía ahora peligrar. El radar de popa del *Scharnhorst* todavía funcionaba y los alemanes estarían enterados de su presencia. Parham estaba preocupado y esperaba que el *Scharnhorst* no diera la vuelta y entablara la lucha porque «podría habernos barrido». A pesar del riesgo, el *Belfast* siguió tras el *Scharnhorst* hasta que el *Duke of York* estableció contacto radar con el acorazado alemán. A las 16,37, el *Belfast* y el *Duke de York* ya habían establecido contacto y la trampa estaba a punto. El *Scharnhorst* estaba cogido entre la Fuerza Uno por el norte y la Fuerza Dos por el suroeste. A las 16,45 el *Belfast* iluminó el blanco con bombas iluminantes y todos los que pudieron observar el *Scharnhorst* pudieron ver cómo sus torretas estaban apuntadas a proa y a popa: había sido cogido por sorpresa. A las 16,51 el *Duke of York* lanzó su primera andanada de 10 cañonazos de 14 pulgadas contra el *Scharnhorst*: con esto empezaba la tercera y última parte de la acción.

El *Belfast* se quedó al norte del *Scharnhorst* y lanzó dos andanadas de 12 cañonazos y cinco salvas con los montajes A y B para evitar que escapara por el norte. A las 17,00 llegó el *Norfolk* e inició el fuego anunciando su llegada con una andanada de sus cañones de 8 pulgadas, que cogió por sorpresa a todos los que estaban en el puente del *Belfast*.

Desde el *Belfast* podía verse al *Scharnhorst* como una gran forma gris que súbitamente se encendió cuando el *Duke of York* hizo blanco sobre él. Pero cuando el *Duke of York* cesó de disparar para permitir a los cuatro destructores de Fraser que realizaran un ataque con torpedos, el *Scharnhorst* se encendió de nuevo cuando su principal armamento entró en acción en un intento desesperado de mantener alejados a los destructores. El cielo estaba lleno de balas trazadoras y los que estaban en el puente del *Belfast* se maravillaban del valor demostrado por las tripulaciones de los destructores, algunos de los cuales se acercaron a menos de 1.800 metros del *Scharnhorst* para lanzar sus torpedos. Se lanzaron en total 38 torpedos, lográndose cuatro impactos, uno de los cuales partió el eje de una hélice, con lo que disminuyó la velocidad del *Scharnhorst*.

A las 19,01, el *Duke of York* abrió fuego nuevamente, seguido a las 19,15 de otras andanadas del *Belfast* y del *Norfolk*. El *Belfast* disparó cinco andanadas de 12 cañonazos, haciendo blanco con la tercera de ellas. Con todos sus montajes fuera de combate, el *Scharnhorst* era una llameante carnicería, muerta en medio del agua y escorado a estribor. Fraser ordenó al *Belfast* que lo hundiera con torpedos y a las 19,27 el *Belfast* lanzó tres torpedos con sus tubos de estribor. Se informó de un impacto, aunque no fue observado por ningún otro buque y Fraser lo consideró como «dudoso». No obstante Burnett siempre creyó que fue su buque el que dio el golpe de gracia. Después de que los cuatro destructores de Burnett hicieran otro ataque con torpedos, se produjo una enorme explosión bajo el agua y el eco radar que había sido el *Scharnhorst* se fue extinguiendo lentamente. Cuando el *Belfast* se dispuso a las 19,48 a lanzar otros tres torpedos no había más que restos en medio de agua y petróleo. Al final sólo se rescataron 36 tripulantes de los 1.968 que llevaba el *Scharnhorst*.

La batalla del Cabo Norte fue la última gran acción de combate naval en aguas europeas de la Segunda Guerra Mundial. El HMS *Belfast* y los demás cruceros de la Fuerza Uno, brillantemente mandados por Burnett, que recibió la KBE (Caballero del Imperio Británico) por su actuación en la batalla, habían tenido una actuación vital en la destrucción del *Scharnhorst*.




## ARRIBA LAS AGUILAS

La fama del Ala 4.ª de Caza e Interceptación en la Guerra de Corea se originó en los tres escuadrones americanos Eagle (Aguila) que combatieron en el Mando de Caza de la RAF durante la Segunda Guerra Mundial. Antes de que los Estados Unidos entraran en la Guerra, se incorporaron a la RAF voluntarios norteamericanos, que fueron entrenados y formaron tres unidades: el Escuadrón Eagle N.°71, formado en septiembre de 1940, el Eagle N.° 121 formado en mayo de 1941 y el Eagle N.° 133 formado en julio de ese año. Los tres escuadrones Eagle derribaron en total 73 aviones alemanes y medio. En septiembre de 1942, unos diez meses después de que Estados Unidos entrara en la guerra, los escuadrones Eagle fueron transferidos a la Fuerza Aérea del Ejército USA, convirtiéndose en el 4.° Grupo de Caza del 8.° de la Fuerza Aérea norteamericana, que fue tomando forma en el Reino Unidos. El primitivo Escuadrón 71 se convirtió en el 334 Escuadrón de Caza, el Escuadrón 121 fue rebautizado como 335.° y el 133.° se convirtió en el 336.°. Los Aguilas destruyeron en total más de 1.000 aviones alemanes, realizando misiones de caza en Europa Occidental, escoltando a misiones de bombardeo diurno y bombardeando aeródromos alemanes. A causa de sus triunfos en Europa, el 4.° Grupo de Caza fue pronto reconfigurado como ala de caza e interceptación, pero constando de los mismos tres escuadrones.
Los primitivos escuadrones Eagle adoptaron un emblema (mostrado arriba) que incluía una flecha adornada con tres plumas de águila y la inscripción: «Cuartos pero primeros».

# CALLEJON DE LOS MIG

**En la lucha por la supremacía aérea en Corea, los Sabres chocaron con los MiG en el espacio aéreo conocido como «el callejón de los MiG»**

Durante la Guerra de Corea, los Estados Unidos sufrieron una serie de contratiempos. El conflicto empezó en junio de 1950 con un ataque súbito, inesperado e improvocado de Corea del Norte, cuyas tropas avanzaron hacia el sur atravesando el Paralelo 38 que marcaba la frontera con Corea del Sur. Después de que los Estados Unidos intervinieran en




nombre de las Naciones Unidas para defender Corea del Sur contra el asalto comunista, los invasores superaron al primer contingente americano contra el que lucharon, lo que supuso un nuevo contratiempo. La tercera sorpresa de ese año fue la intervención china en noviembre. Pese a los claros indicios de que China adoptaría acciones que protegieran su frontera contra el avance de las tropas de la ONU, la maniobra cogió a los confiados cuarteles generales totalmente por sorpresa.

Más de tres semanas antes de lanzar la ofensiva terrestre que rechazaría a las divisiones de la ONU, los chinos habían enviado a Corea unidades de caza. Basándose más en los propios equipos que en el entrenamiento o en la experiencia, los llamados voluntarios volaban en MiG-15 de fabricación soviética, unos cazas reactores aplastados con ala en forma de flecha, diseñados por Artem Mikoyan y Michaél Gurevich. Aunque estaban proyectados y construidos en la Unión soviética, estaban propulsados por un motor basado en el Nene de Rolls Royce, cuya exportación había sido autorizada por el gobierno británico. Esta propulsión permitía al avión una velocidad superior a las 600 millas por hora, así como una rápida aceleración incluso a 30.000 pies de altura o más.

Arriba: el Coronel Ben Preston (centro), del Ala 4.ª, con un cartel conmemorativo de las nueve victorias conseguidas el 16 de octubre de 1951. Abajo, el avión «El Diablo», pilotado por el Capitán Chuck Owens, del 335.º, con la abultada lista de triunfos del escuadrón. Abajo a la izquierda: el Sabre del Teniente «Dusty» Showen «Screamin Eagle». Abajo a la derecha: «The Chopper» del comandante Asla.

## LOS ASES DE LA GUERRA DE COREA

Al terminar la Guerra de Corea, había tres pilotos que se disputaban el liderazgo norteamericano en la lista de triunfos. Dos de ellos eran miembros del Ala 4.ª de Caza e Interceptación: el Comandante James Jabara, de Wichita, Kansas, y el Capitán Manuel J. Fernández de Cayo Oeste, Florida. El 3.º, piloto también de F-86, pero asignado al Ala 51.ª, era el Capitán Joseph C. McConell Jr. Jabara era un veterano piloto de combate que había derribado a dos aviones alemanes durante la Segunda Guerra Mundial, compartiendo la destrucción de un tercero. En Corea del Norte llegó a ser el primer as de los reactores al derribar cinco MiG-15 de fabricación soviética. Pero después de su sexta victoria se acabó su racha de suerte y volvió a los Estados Unidos. Regresó a Corea como voluntario y, entre enero de 1953 y el final de la guerra en julio de ese mismo año, reclamó nueve derribos más. Fernández llegó tarde a la Guerra de Corea, procedente de la enseñanza de artillería aérea en la base aérea de Nellis, Nevada. En combate demostró ser el piloto más mortífero de todo el Ala 4.ª. Su habilidad en el tiro le permitió apuntarse 14 victorias y media en una sola serie de combates. Ninguno de los pilotos del Ala 4.ª podía igualar las 16 victorias de McConell. Jabara figuraba el segundo entre los ases y Fernández el tercero. Dos de los tres vieron truncarse su carrera por accidentes fatales. McConell murió en 1954 al estrellarse el avión que estaba probando y Jabara, que ya era coronel, murió en accidente de automóvil en Delray Beach, Florida, en noviembre de 1966.




Arriba: James Jabara, del 334.º Escuadrón, paseando entre las tiendas en la base aérea K-2 a primeros de 1951. Jabara, veterano de la Segunda Guerra Mundial, abatió 16 MiG durante dos series de misiones en Corea. Sobre estas líneas: otro as, Pete Fernández, posa para la cámara después de su 10.ª victoria. Durante su actuación en la guerra obtuvo 14 victorias y media confirmadas.

El MiG-15 hizo su debut de combate el 1 de diciembre de 1950 y a las seis semanas ya había demostrado su superioridad sobre los cazas americanos que estaban siendo utilizados en Extremo Oriente. Aunque uno de los Grumman Pantherjets de la marina consiguió abatir un MiG a mediados de noviembre, el avión enemigo era más rápido y más maniobrable que el Pantherjet, el reactor Lockheed F-80 de la Fuerza Aérea o el F-51 de motor de pistones.

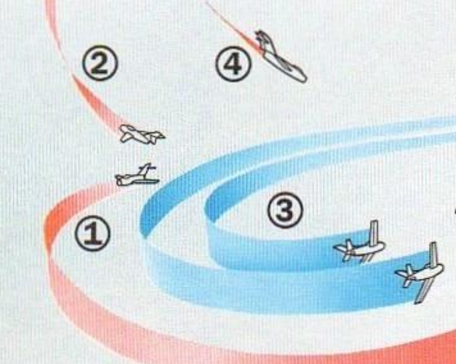
Para hacer frente al MiG, la Fuerza Aérea recurrió a una unidad de élite, el 4.° Ala de Cazas e Interceptores, equipado con un avión excepcional, el Sabre F-86A norteamericano. El 8 de noviembre, cuando el Ala recibió la orden de trasladarse al Extremo Oriente, su cuartel general estaba localizado en el aeropuerto de New Castle County, Delaware. Los pilotos de los tres escuadrones de la unidad estaban encargados de proteger con sus Sabres las ciudades de la Costa Este contra posibles ataques de bombarderos soviéticos.

Se eligió el Sabre para esta misión porque era el interceptador mejor y más moderno del que se disponía en aquellos días. Era tan rápido como el reactor soviético y estaba mejor armado, ya que sus seis ametralladoras de calibre 50 tenían una trayectoria uniforme y un diagrama de dispersión más uniforme que el armamento mixto del MiG, consistente en dos piezas de 23 mm y un cañón de 37 mm, si bien el cañón, de tiro lento, tenía un mayor poder destructivo. El reactor Sabre con ala de flecha era algo más perezoso en cuanto a aceleración a gran altura, y los dos aparatos tenían un defecto en común: sus motores tragaban carburante a una velocidad desesperante. Un Sabre con dos tanques de fuel deshechables de 120 galones, tenía un radio de acción de combate de 490 millas, excluyendo la distancia recorrida para situarse en posición de combate unos minutos antes de comenzar la acción.

Con el hándicap de su corto alcance, el Sabre no podía proporcionar una cobertura cercana a los B-29 y los cazabombarderos que se veían amenazados por los MiG. Esto hubiera supuesto acercarse peligrosamente al tiempo total disponible para el combate. En vez de acompañar todo el tiempo a la fuerza de bombardeo, lo que se hacía era que los F-86, inicialmente con base en el aeropuerto de Kimpo, despegaban en grupos de cuatro aviones a intervalos de quince minutos, formando una barrera aérea cerca del río Yalu, que marcaba el contorno entre Corea del Norte y la Manchuria China, mientras que las operaciones aéreas se desarrollaban en el sur. Como la política norteamericana prohibía a los Sabre la penetración en el espacio aéreo chino, los cielos de Manchuria continuaban siendo un santuario para los MiG. Los pilotos americanos trataban de descubrir al enemigo cuando se aproximaba al Yalu, en el caso ideal cuando todavía estaban despegando de un aeródromo de Manchuria, atacando súbitamente tan pronto como entraban en Corea del Norte.

Los F-86 del Ala 4.ª de Interceptación y Caza se aproximaban a este campo de batalla aérea del noroeste de Corea, al que llamaban «el callejón de los MiG», a una altitud de unos 30.000 pies y, si veían probabilidades de entablar combate, a una velocidad de 0,86 Mach. Al principio, los F-86 se aproximaban al callejón de los MiG a una velocidad menor, acelerando únicamente cuando el enemigo estaba ya a la vista, pero la experiencia demostró enseguida que el caza aceleraba demasiado lentamente, excepto en los picados. Si los americanos querían llevar la iniciativa y sorprender al enemigo, necesitaban desarrollar una mayor velocidad, incluso aunque ello repercutiera en una disminución de su

## Sabre contra MiG




Izquierda: despliegue defensivo. Un par de Sabre ataca a un par de MiG. Uno de los MiG intenta romper el seguimiento mientras que el otro inicia un rápido ascenso. Los Sabre, más lentos, se ven forzados a seguir al primer MiG. El otro MiG hace un rizo para quedar en posición de atacar a los Sabre.

Arriba: miembros destacados del Ala 4.ª. De izquierda a derecha: Coronel Eagleston, Coronel Schmidt, Capitán Kaminsk y Coronel Mayer. Abajo: el avión «Mende's Menace» con el que Jabara consiguió su segunda victoria.

Arriba: yo-yo de baja velocidad. Un Sabre persigue a un MiG. En un vuelo a igual altura, el Sabre es incapaz de alcanzar a su blanco y ponerse en posición de ataque. El Sabre 1 inicia un picado no muy profundo, aumentando su velocidad. Cuando el Sabre tira de su picado, la aceleración adicional le permite alcanzar al MiG y atacarle.

## Corea
### Noviembre 1950 - Julio 1953



**En noviembre de 1950, el avance continuado de la ONU hacia el norte a través de Corea se convirtió en una retirada ante la intervención china. Poco después hicieron su debut de combate los MiG-15 sobre los cielos de Corea del Norte. Durante todo el resto de la guerra, los Sabre norteamericanos F-86 estuvieron empeñados en una amarga lucha aérea en el callejón MiG para mantener a raya a los chinos.**

provisión de carburante, con la consiguiente reducción del tiempo disponible para el combate a unos 10 minutos.

Aunque los F-86 y los MiG-15 estaban bastante equilibrados en cuanto a prestaciones, los pilotos americanos que entraron en combate en diciembre de 1950 poseían una experiencia y un entrenamiento que resultaron decisivos frente a sus oponentes chinos. Entre los oficiales del Ala 4.ª de Intercepción y Caza estaban el Teniente Coronel John C. Meyer, que había derribado 24 aviones alemanes durante la Segunda Guerra Mundial y el Teniente Coronel Glenn Eagleston, con 18 victorias y media. Otro componente del Ala, el Capitán James Jabara, que sólo había derribado un avión alemán durante la última guerra y había compartido un segundo triunfo, se convertiría en el primer as de los reactores norteamericanos en Corea. El 20 de mayo de 1951 había derribado su quinto MiG, con lo que se ganó su título, participando también en un sexto triunfo.

El Ala 4.ª de Caza e Interceptación se apuntó su primera victoria el 17 de diciembre de 1950, cuando el Teniente Coronel Bruce N. Hinton y su grupo de cuatro F-86A descubrieron otros tantos MiG unos 7.000 pies por debajo de ellos. Lanzó su formación en picado hacia los chinos, que respondieron elevándose hacia sus atacantes. Cuando los americanos continuaron disminuyendo su distancia, los inexpertos aviadores enemigos se abrieron hacia el Yalu y hacia la seguridad de Manchuria, pero Hinton atrapó a uno de los MiG con tres ráfagas de sus cañones de calibre 50. El reactor soviético empezó a echar humo cuando fue alcanzado, tras el humo surgieron las llamas, el avión giró y empezó a caer hacia tierra.




**Extremo izquierda: un MiG-15 chino captado por la cámara frontal de un Sabre sobre el río Yalu momentos antes de ser destruido. Los pilotos estadounidenses destruyeron casi 800 cazas enemigos durante el conflicto. Izquierda: el Teniente Coronel Robert Dixon examinando los daños causados a su avión por el fuego antiaéreo. Abajo: el Sabre F-86.**

**Izquierda: el Teniente Harry Jones, del Ala 4.ª, 335.° Escuadrón, encabezando un grupo de Sabre que regresan a la Base K-14 después de una patrulla de combate sobre el río Yalu en el verano de 1953, año del armisticio que puso fin a la guerra.**

El Ala 4.ª siguió siendo una organización de élite durante toda la guerra, ya que los nuevos pilotos que llegaban demostraban la misma pericia que aquellos a los que remplazaban. Entre los que se incorporaron a la unidad en 1952 figuraban el Coronel Walker S. «Bud» Mahurin con 20 victorias aéreas en Europa durante la Segunda Guerra Mundial y el Coronel Harrison Thyng, con cinco. En el callejón de los MiG, Mahurin consiguió tres victorias y media y Thyng otras cinco. Jabara volvió a efectuar una segunda serie de misiones de combate, en la que consiguió nueve victorias más: su total de 15 le situaba el segundo, tras el Capitán Joseph C. McConnell del Ala 51.ª de Caza e Interceptación, que derribó a 16 MiG. El tercero en el ranking, tras McConnell y Jabara, fue el Capitán Manuel Fernández, que era instructor de artillería de caza, antes de incorporarse al Ala 4.ª en Corea. Derribó a 14 aviones enemigos y compartió un derribo más. El cuarto puesto correspondió al más antiguo de los ases de la Guerra de Corea, el Coronel Vermont Garrison, un veterano de la Segunda Guerra Mundial, de 37 años: en Corea sumó 10 victorias más a su palmarés total de siete y un tercio.

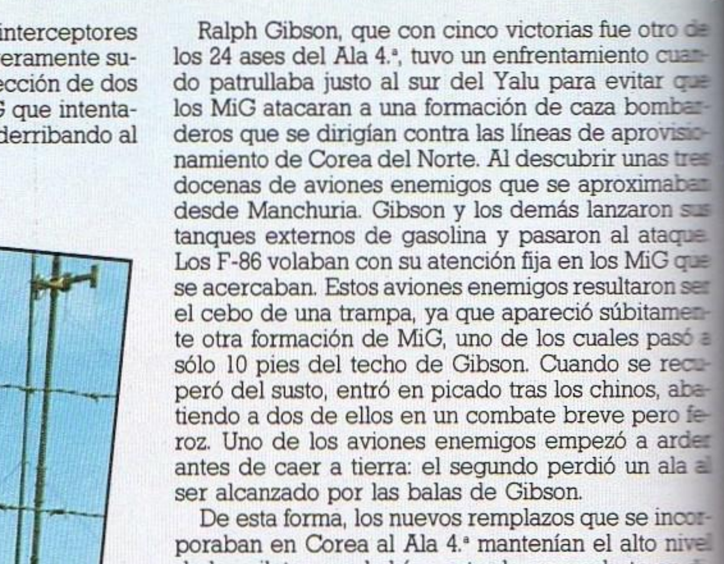
En contraste, China parecía estar utilizando la Guerra de Corea para entrenar a sus aviadores. Aparecía un grupo de pilotos obviamente inexpertos, actuaban al principio con gran cautela y a medida que iban aprendiendo a manejar sus MiG-15 en combate se iban volviendo más intrépidos y más mortíferos. Después, cuando ya casi estaban actuando de igual a igual con los americanos, entraba en combate un nuevo grupo y se diluía el nivel de experiencia de los cazas chinos, con lo que empezaba de nuevo el proceso de aprendizaje.

Los chinos, que normalmente operaban en varios grupos de dos aviones cada uno, utilizaban diversas tácticas cuya elección denotaba la experiencia de los pilotos participantes. Los recién llegados se contentaban con sacar ventaja del mayor techo de sus aparatos, caer en picado sobre los americanos, ascender después de disparar una única ráfaga y correr hacia el santuario delimitado por la frontera manchur. Pero los aviadores más veteranos ensayaban diversas variantes, utilizando con frecuencia un señuelo que atrajera la atención de los americanos mientras que otros MiG atacaban desde arriba, desde ambos flancos simultáneamente o incluso desde abajo.

Fernández tuvo ocasión de demostrar su gran vista de tirador cuando derribó dos MiG en pocos segundos durante un combate que se inició al encontrarse su grupo de cuatro aparatos con un número diez veces mayor de chinos. Alertado por los operadores radar de tierra de que el enemigo se acer-

**Abajo: hileras de Sabre F-86 flanquean la pista de la base aérea K-13 en Kimpo, en abril de 1951. Bajo estas líneas: la lista de victorias del Ala 4.ª.**

caba, Fernández observó más de 40 interceptores de fabricación soviética a una altura ligeramente superior a la suya. Cubierto por la otra sección de dos F-86, el capitán atacó a dos de los MiG que intentaron un picado. Fernández abrió fuego derribando al de cabeza y a otro más.



Ralph Gibson, que con cinco victorias fue otro de los 24 ases del Ala 4.ª, tuvo un enfrentamiento cuando patrullaba justo al sur del Yalu para evitar que los MiG atacaran a una formación de caza bombarderos que se dirigían contra las líneas de aprovisionamiento de Corea del Norte. Al descubrir unas tres docenas de aviones enemigos que se aproximaban desde Manchuria, Gibson y los demás lanzaron sus tanques externos de gasolina y pasaron al ataque. Los F-86 volaban con su atención fija en los MiG que se acercaban. Estos aviones enemigos resultaron ser el cebo de una trampa, ya que apareció súbitamente otra formación de MiG, uno de los cuales pasó a sólo 10 pies del techo de Gibson. Cuando se recuperó del susto, entró en picado tras los chinos, abatiendo a dos de ellos en un combate breve pero feroz. Uno de los aviones enemigos empezó a arder antes de caer a tierra: el segundo perdió un ala al ser alcanzado por las balas de Gibson.

De esta forma, los nuevos remplazos que se incorporaban en Corea al Ala 4.ª mantenían el alto nivel de los pilotos que habían entrado en combate en diciembre de 1950. De la misma forma que cambiaban los pilotos, se iba cambiando el material. En el verano de 1951 hizo su debut un nuevo Sabre, el F-86E, que igualaba y superaba con creces las mejores características de sus últimos adversarios, los MiG-15 bis. En su forma final, el modelo E tenía un motor más potente que el F-86A y un ala mayor con algo más de flecha, sin los alerones anteriores del Sabre antiguo. Los alerones estaban diseñados para abrirse automáticamente a baja velocidad, aumentando la sustentación y permitiendo que el avión aterrizase en una pista relativamente corta. Por desgracia había ocasiones en que también se desplegaban en las vueltas muy bruscas mientras el piloto intentaba meter a un MiG en su punto de mira: esto hacía que disminuyera la velocidad.

La combinación de aviones, pilotos y mecánicos que formaban el Ala 4.ª de Caza e Interceptación llegó a destruir 502 aviones enemigos al coste de 57 Sabres a lo largo de 45.854 salidas. Jabara, Fernández y los demás ocasionaron el 54 por 100 de las pérdidas totales sufridas por las unidades de aviación chinas y norcoreanas. Entre las bajas enemigas se incluían 48 MiG, el 60 por 100 de los aviones de este tipo destruidos por la aviación norteamericana.



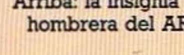
# ALEGRES GIGANTES VERDES




## HEROES EN HELICOPTERO

**El 3.° Grupo Aeroespacial de Salvamento y Rescate (3.° ARRG) se formó a principios de 1968 y estaba basado en Tan Son Nhut, cerca de Saigón, siendo responsable de todas las operaciones de rescate en el Sureste Asiático durante la intervención norteamericana en la Guerra del Vietnam. Inicialmente el cuartel general del grupo controlaba el 37.° Escuadrón Aeroespacial de Salvamento y Rescate (37.° ARRS) basado en Da Nang y el 38.° ARRS basado en Tan Son Nhut. Estas unidades fueron posteriormente reforzadas por el 39 ARRS, equipado con aviones Hércules HC-130 y el 40.° ARRS, los cuales se habían formado en Udorn, Thailandia. Como se habían formado otros varios grupos de rescate, se estableció el Centro Conjunto de Búsqueda y Rescate para coordinar los esfuerzos de los diferentes servicios de rescate aéreo. El 3.° ARRG alcanzó el máximo de su fuerza durante el verano de 1969 con un total de 71 aparatos organizados en cuatro escuadrones. El 37.° ARRS de Da Nang y el 40.° de Udorn realizaron misiones de rescate sobre Laos y Vietnam del Norte y del Sur, mientras que la responsabilidad de los rescates locales correspondía al 38.° ARRS basado en Tan Son Nhut. En el período entre 1966 y 1970, el 3.° ARRG salvó las vidas de 2.039 personas. El grupo fue finalmente disuelto el 31 de enero de 1976. En unos ocho años, el 3.° ARRG había salvado 3.883 vidas a cambio de la pérdida de 71 hombres muertos y 45 aviones destruidos. Su sacrificio se hizo dentro del verdadero espíritu de la divisa del ARRG: «Que otros puedan vivir».**

**Arriba: la insignia de la hombrera del ARRS.**




**Los tripulantes de los helicópteros del 3.° Grupo de Salvamento y Rescate desarrollaron una heroica campaña en Vietnam para salvar de las garras del enemigo a los pilotos caídos**



Los riesgos afrontados por las tripulaciones de los helicópteros del Servicio Aeroespacial de Salvamento y Rescate de la Fuerza Aérea de los Estados Unidos (ARRS) durante la guerra del Vietnam fueron considerables. Muchas veces se veían obligados a volar sobre zonas fuertemente defendidas para salvar a los aviadores derribados mientras el Ejército del Vietnam del Norte (NVA) y el Vietcong estaban esperándoles con trampas antiaéreas tendidas en puntos en los que sabían que se escondía un piloto caído. Además de los peligros de la acción enemiga, las tripulaciones de rescate tenían que enfrentarse con las dificultades del terreno y del clima, operando en medio de espesas junglas o en zonas montañosas y en una región sometida a feroces e impredecibles tormentas tropicales. Los primitivos helicópteros de rescate se veían forzados a operar muchas veces al límite de su autonomía y en condiciones de altura y temperatura en que su funcionamiento era deficiente. Pero todos estos riesgos eran bien aceptados por los hombres del ARRS para salvar a sus compañeros aviadores de la captura por un enemigo implacable del que sólo podían esperar un mal trato, la tortura e incluso la ejecución sumaria.

Las primeras misiones de búsqueda y rescate fueron desarrolladas por helicópteros de transporte de tropas que fueron desviados de su uso normal. Pero en 1964 se desplegaron en el teatro de operaciones aviones especializados en misiones de rescate, helicópteros Kaman HH-43B e hidroaviones Grumman Albatross HU-16. Naturalmente estos últimos sólo podían utilizarse para rescatar a los hombres que hubieran sido derribados en el mar, por lo que su utilidad era limitada. Sin embargo efectuaron muchas importantes misiones en el Golfo de Tonkin y algunos de sus más peligrosos rescates se realizaron bajo el fuego de las baterías de costa norvietnamitas. Los helicópteros HH-43B, que habían sido proyectados para tareas de rescate local, no tenían la autonomía y la capacidad de búsqueda necesarias para las operaciones en territorio enemigo, pero eran los únicos helicópteros especializados de rescate disponibles en el Sureste Asiático hasta finales de 1965 y tuvieron que abordar muchas peligrosas misiones de este tipo.

Las modificaciones del HH-43B básico para mejorar su capacidad de combate incluían la instalación de un tanque autosellante de combustible de mayor capacidad, un motor más potente y un blindaje de titanio para las posiciones de los tripulantes y de la planta propulsora. Quizá la modificación más importante de todas fue la instalación de penetración en la jungla, provista de un cable de 250 pies que permitía izar a los supervivientes a través del entramado de la jungla: con el mismo tiempo todos los helicópteros de rescate terminaron por montar este dispositivo. Pero incluso los más avanzados Huskies (llamados HH-43F) sólo podían operar con eficacia a partir de bases avanzadas. Ejemplos típicos eran la posición Lima 98 en Long Tieng, que había sido cuartel general del líder de la guerrilla Vang Pai y la posición Lima 36, en Na Khang, ambas situadas en Laos. La segunda de ellas fue descrita como una plaza fuerte situada en lo alto de una montaña. Incluía una corta y polvorienta pista, unas cuantas chozas con sacos de arena y unas trincheras. Las tropas de Laos la defendieron contra Pathet Lao y contra los vietnamitas que con frecuencia dominaban el terreno circundante. Incluso después de entrar en combate los Alegres Gigantes Blancos mejorados HH-3E a finales de 1965, las bases avanzadas continuaron siendo necesarias, no pudiéndose prescindir de ellas hasta la introducción del reabastecimiento de carburante en vuelo para los helicópteros.

En enero de 1968 se reconoció la importancia crucial de la misión rescate con la organización del 3.° Grupo Aeroespacial de Salvamento y Rescate (ARRG), mandado por el Coronel Arthur W. Beale. El trabajo de la unidad está así descrito por el Teniente Coronel Marrion L. Costello, oficial de operaciones del 39.° ARRS. Tras ser catapultado un piloto sobre el territorio enemigo:

Página 1402: como héroes míticos de la Guerra del Vietnam, los saltadores paracaidistas (PJ) y los pilotos de helicópteros del 3.er Grupo Aeroespacial de Salvamento y Rescate, lucharon contra un duro enemigo para salvar las vidas del personal de la fuerza aérea que era derribado por el fuego enemigo terrestre. Los tiradores aéreos (izquierda) cubrían a los PJ mientras se deslizaban hacia abajo para evacuar de la jungla a los tripulantes caídos. Con frecuencia actuaban en medio de un intenso fuego, sufriendo intensas pérdidas de modo que, según reza su divisa: «que otros puedan vivir». Izquierda: un testimonio de la ferocidad del combate aéreo en Vietnam, el piloto de un F-105D Thunderchief flota hacia tierra mientras su avión se precipita víctima del fuego antiaéreo enemigo.

«La primera acción es obtener su posición exacta y transmitirla al Centro de Control de Rescate, asegurando la zona en que se encuentra el piloto caído. Normalmente suele haber otros aviones en la zona que oyen las señales de emergencia y, casi inmediatamente, ya estamos controlando los helicópteros de rescate y los aviones de escolta que pueden ser necesarios para proteger a los pilotos caídos».

Los elementos básicos de la misión de rescate permanecieron inalterados durante toda la guerra, si bien la táctica podía variar infinitamente. El Coronel William Harris, jefe del 37.° ARRS en 1971 y 1972, escribía:

«Los esfuerzos de rescate exigían todos los recursos militares concebibles, además de... Air America, equipos especiales en tierra, operaciones clandestinas, hombres ranas, portaaviones, tanques, etc. No hay limitación a las tácticas y los conceptos a emplear en la realización de un rescate».

Una vez en posición, lo primero que necesita saber la tripulación del helicóptero es si el aviador caído está herido, y a continuación averiguar qué fuerzas enemigas hay en las proximidades. si se considera factible un intento de rescate, los helicópteros de rescate, que normalmente actúan por parejas, parten de su base avanzada. Los helicópteros iban escoltados por un grupo de aviones lentos Douglas A-1 Skyraiders (que siempre utilizaban la señal de llamada «Sandy»), equipados con motor de pistones y armados con cañones, cohetes y bombas para hacer frente al fuego procedente del suelo. Más avanzada la guerra, los A-1 fueron provistos de municiones de humo que les permitían tender una cortina de humo entre el helicóptero de rescate y las fuerzas enemigas, pudiendo también llevar armas químicas antidisturbios.

**Para efectuar sus salvamentos, los helicópteros tenían que pasar muchas veces por el peligro de un intenso fuego procedente de tierra**

La misión del A-1 de cabeza era estimar la situación y dirigir los ataques de sus aviones contra las tropas enemigas que pudieran interferir en el rescate. Si era necesario, podía pedir ayuda de otros aviones de ataque, que serían desviados de su misión primaria con este objeto. Cuando existiera riesgo de intervención de interceptadores norvietnamitas, todo el grupo de rescate podía ser cubierto por una patrulla aérea de combate con aviones de caza. Había ocasiones en que los intentos de rescate requerían centenares de salidas de helicópteros, escoltas A-1, aviones de ataque y de caza. La tarea de coordinar estas fuerzas podía llegar a ser muy compleja, necesitando el uso de un puesto de mando aerotransportado que suplementara los esfuerzos de los centros de control terrestres y actuara al mismo tiempo como enlace de comunicaciones. Al principio esta tarea la hacían los obsoletos HU-16 y los Douglas SC-54, pero en 1966 fueron sustituidos por Hércules HC-130 especialmente modificados. Una vez que el mando de la escolta de A-1 quedaba satisfecho, considerando que la zona de operaciones había quedado limpia de fuerzas enemigas, llamaría al helicóptero de rescate. Pero muchas veces ésta era la señal para que las bien escondidas posiciones enemigas pasaran a la acción, por lo que los helicópteros tenían que realizar su misión de rescate bajo el peligro de un intenso fuego terrestre.

Los arriesgados vuelos de rescate en territorio enemigo se convirtieron en la principal tarea de los Alegres Gigantes Verdes Sikorsky HH-3E, tras su llegada al Sureste Asiático en noviembre de 1965. A partir de ese momento, los Huskies fueron relegados a misiones de rescate local para las que estaban mejor adaptados. Los HH-3E eran más rápidos y tenían mayor alcance que sus predecesores, llevaban más planchas de blindaje y montaban una ametralladora de 7,62 mm que les confería un cierto poder defensivo. Pese a todas estas buenas cualidades, al HH-3E le faltaban prestaciones, protección y poder defensivo para penetrar en las zonas de Laos y de Vietnam del Norte más fuertemente defendidas. En 1967 se produjo una importante mejora de los Alegres Gigantes Verdes, con la introducción del equipo de reabastecimiento de combustible en vuelo. Operando coordinadamente con el avión tanque y puesto de control HC-13OP, los HH-3E podían permanecer en el aire durante largos períodos (pronto se demostró con una patrulla sobre el Golfo de Tonkin que duró más de ocho horas). Esto significaba que en vez de salir de sus bases avanzadas cuando se produjera una llamada de rescate, los helicópteros podían estar ya en el aire siguiendo una trayectoria predeterminada, de forma que pudieran reaccionar mucho más rápidamente ante la emergencia.

Una de las más famosas misiones de rescate de los Gigantes Verdes fue la que tuvo lugar en el sur de Laos para salvar de una emboscada enemiga a los supervivientes de un equipo de reconocimiento. En el intento ya habían sido alcanzados dos helicópteros, trasladándose a la zona poco después de la medianoche otros dos HH-3E acompañados por un C-130 lanzador de bengalas y tres helicópteros de combate del ejército. El primer Gigante Verde consiguió sacar a tres supervivientes antes de ser acribillado por el fuego enemigo y, chorreando gasolina y líquido hidráulico, se vio obligado a retirarse. El otro helicóptero HH-3E, pilotado por el Capitán Gerald O. Young, intentó a continuación recuperar a los dos norteamericanos heridos que quedaban en tierra. Mientras su copiloto, el Capitán Ralph Browen dirigía el fuego de los tres helicópteros de escolta, Young llevó su aparato junto a la falda de una colina, bajo la luz fantasmal de las bengalas. Mientras el sargento Eugene Clay intentaba neutralizar el fuego enemigo con la única ametralladora del helicóptero, el sargento Larry Maysey saltó a tierra y trasladó a bordo a los heridos.

El Gigante Verde estaba a punto de elevarse cuando el fuego enemigo alcanzó el compartimento del motor. Esto originó una explosión que hizo que el helicóptero se inclinara hacia atrás y cayera por la falda de la colina convertido en una bola de fuego. Young, con sus ropas ardiendo, consiguió salir de los restos del aparato. Sólo había sobrevivido otro tripulante y estaba inconsciente. Temiendo que fuera utilizado como cebo para hacer caer en la trampa más helicópteros de rescate, Young no quiso utilizar su radiotransmisor de emergencia para pedir ayuda: en vez de eso, permitió que un grupo de enemigos encontrara su rastro y les fue alejando del punto donde se encontraba su camarada herido. Pese a que el dolor que le producían sus quemaduras iba en aumento, Young escapó a la captura durante 17 horas. Entonces, estimando que ya había perdido el contacto con sus perseguidores, pidió por radio un helicóptero de rescate. Su desinteresado valor fue recompensado con el otorgamiento de la Medalla de Honor.

Sin embargo, no todos los héroes del 3.° ARRG eran pilotos de helicóptero. Los saltadores paracaidistas o «PJ» cuya misión era recuperar a los supervivientes, participaron con frecuencia de forma muy activa en las operaciones. Eran los responsables de izar a los aviadores a bordo y en caso necesario saltaban a tierra para asistir a los heridos. En muchas ocasiones los PJ se quedaban en territorio enemigo

para permitir que un helicóptero sobrecargado pudiera trasladar a un puesto seguro a los aviadores rescatados. Todos los PJ eran paracaidistas cualificados y técnicos sanitarios. Eran expertos en supervivencia bajo todo tipo de condiciones, desde terrenos árticos hasta zonas tropicales y estaban entrenados en técnicas de combate.

Duane D. Hackney, del 37.° ARRS fue el PJ más condecorado que sirvió en el Sureste Asiático, habiendo participado en muchas misiones peligrosas. Durante un rescate, el 16 de febrero de 1967, Hackney descendió a una zona de la jungla en Vietnam del Norte para rescatar a un piloto herido. Le amarró a una litera y ambos fueron izados al HH-3E que estaba sobre ellos, momento en que las tropas norvietnamitas abrieron fuego. El piloto inició la fuga, pero no antes de que los tiradores enemigos le alcanzaran. Hackney le puso un paracaídas al piloto herido, antes de saltar él mismo. Segundos después el Gigante Verde hacía explosión. Hackney, cuyo paracaídas se abrió justo encima de las copas de los árboles, fue el único superviviente.

El Capitán Gene I. Basel, piloto de un F-105 del 335.ª Ala Táctica de Caza (TFW), plasmó por escrito el punto de vista de un superviviente respecto a los rescates del 3.° ARRG. Su avión fue alcanzado por el fuego antiaéreo cuando atacaba objetivos en la Ruta Ho Chi Minh, haciendo explosión en el aire. Basel fue lanzado y su paracaídas se abrió. Sin embargo sus piernas estaban rotas y su paracaídas se quedó enredado en los altos árboles, quedando suspendido sin ayuda a más de 15 metros sobre el suelo de la jungla. Basel consiguió contactar con las fuerzas de rescate a través de su radio de emergencia, aunque estaba muy débil y sólo estuvo consciente durante parte del tiempo:

«Me sentí más fuerte cuando el ruido del Gigante Verde se filtró a través de la espesa jungla. El helicóptero me sobrevoló creando un pequeño huracán que hizo que las ramas volaran en torno a mí, haciéndome caer del árbol. La caída se frenó de nuevo a unos 3 metros del suelo. Yo me agarré frenéticamente a una gran rama gris. Empezó a bajar una larga cuerda con un joven colgando en su extremo. Nos miramos mutuamente mientras las hojas, el polvo y las ramas volaban a nuestro alrededor. Era un movimiento lento, como de pesadilla. El se acercaba y yo me acercaba, pero aún faltaba 1,5 metros para que nuestras manos llegaran a tocarse. El estaba en la cuerda y yo en el árbol. Finalmente, él dijo algo por la radio y la cuerda bajó hasta el suelo de la jungla.

»Probablemente yo debía tener un aspecto de loco, con el pelo al viento, la cara ensangrentada y los ojos ardientes. Las piernas colgantes eran un detalle más que se añadía al efecto total. Hoy sigo pensando que debió asustarse un poco al verme. Su nombre era Joe Duffy y tenía 20 años. Estoy seguro de que pensó (como también me ocurrió a mí) que si continuábamos allí había muchas posibilidades de que llegara alguien y nos matara a los dos.

»Joe se disponía a escalar el árbol cuando le hice señas de que yo bajaría. Me deslicé desde mi rama. Bajé como una gigantesca muñeca de trapo y estuve a punto de aterrizar encima de él. Nos instalamos en el dispositivo de penetración en la jungla, al final de la cuerda. Entonces Dale Oderman, el piloto del helicóptero, empezó a izarnos de la jungla lentamente, cinco arriba, tres a la izquierda, siguiendo las instrucciones radiadas por Joe. Yo estaba tan débil que mis manos no podían agarrar nada. Corría el peligro de caerme. Aunque lo intentaba con todas mis fuerzas, apretando los dientes, mis manos no aguantaban más. Joe había hecho una presa sobre mis brazos mientras ascendíamos lentamente.

**Derecha: dos de los elementos más vitales de cualquier misión de rescate: un tanque KC-135 y uno de los Gigantes Verdes. Trabajando al unísono, eran capaces de localizar y arrancar a sus aviadores de las garras del cautiverio en casi todas las zonas del Vietnam. Sin embargo los helicópteros, al volar a baja altura, se convertían con frecuencia en el blanco favorito de los cañones antiaéreos y misiles enemigos.**

»Poco después estábamos libres y pude oír el grito de Joe, "¡Salgamos de aquí!" Dale aceleró su Gigante Verde y la jungla quedó atrás. Joe y yo estábamos en el extremo de un cable de 60 metros y yo debería haberme sentido nervioso y asustado por la creciente altura, pero allí estaba y pude ver la jungla cómo giraba rápidamente y se alejaba».

En septiembre de 1967 el 37.° ARRS recibió los dos primeros Sikorsky HH-53B que llegaron al Sureste Asiático. Estos grandes y potentes helicópteros representaron una mejora sobre los HH-3E, igual que éstos habían supuesto una mejora respecto a los Huskies. Además de su dotación normal de cinco personas, el HH-53 podía transportar hasta 38 pasajeros o 24 camillas con heridos. Estaba armado con tres ametralladoras de 7,62 mm capaces de un ritmo de fuego de 4.000 disparos por minuto. La tremenda reserva de potencia de los HH-53 hacía que las operaciones de rescate en zonas montañosas fueran mucho menos arriesgadas que con sus predecesores, si bien su gran tamaño hacía que la maniobra en espacios restringidos fuera problemática, aparte de ser una tentación para los tiradores enemigos. Conocidos oficialmente como los Super Alegres Gigantes Verdes, los nuevos helicópteros pronto fueron apodados BUFF por sus dotaciones, lo que significaba Colegas Gordos y Feos (Big Ugly Fat Fellow). Junto con las mejoras introducidas en los helicópteros de rescate en los primeros años 60, hubo otros muchos avances en el equipo asociado, tal como radios de emergencia, señales y bengalas y protección de los helicópteros contra el fuego terrestre.

## Habían sido alcanzados gravemente 12 helicópteros y un PJ fue muerto a bordo de uno de ellos

Una de las acciones de mayor escala en apoyo de una misión de rescate fue la que tuvo lugar en Ban Phanop, Laos, durante tres días de diciembre de 1969. Empezó el 5 de diciembre cuando la tripulación de un Phantom F-4 se vio obligada a lanzarse tras ser alcanzado su aparato por el fuego. Los dos hombres, el Capitán Benjamin Danielson y su oficial de armas, Teniente Woodrow Bergeron, aterrizaron en el fondo de un valle dominado por los cañones antiaéreos enemigos. A pesar del fuego de apoyo de los Skyraiders A-1, apoyados por los Phantom F-4, los Super Sabres F-100 y los reactores Thunderchief F-105, los tiradores enemigos mantuvieron un terrible fuego contra los helicópteros de rescate durante todo el día. Se produjeron nueve salidas de HH-3E y HH-53 y ocho helicópteros alcanzados de-

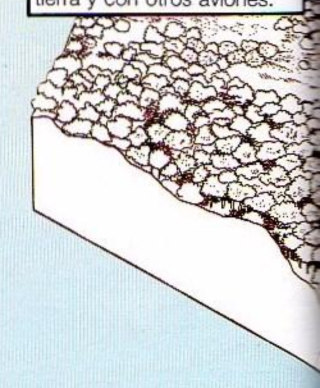
**Observación radar**

Un avión de detección radar EC-121 observa los despegues de los MiG. La información es analizada por el buque «Red Crown» y distribuida.

**Hércules HC-130**

**Puesto de mando aéreo**

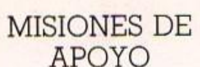
Un avión de transporte Hércules HC-130 especialmente modificado proporciona un enlace de comunicaciones y coordina a las fuerzas de rescate. El puesto aéreo de mando trabaja en conjunción con los centros de control de tierra y con otros aviones.



# Rescate de la tripulación derribada

**Desde 1964 hasta el final de la implicación de EEUU en la guerra del Sureste Asiático más de diez años después, se utilizaron helicópteros especializados en rescates para recoger a las tripulaciones de los aviones derribados. Las misiones de rescate en helicóptero, desarrolladas con frecuencia en un territorio fuertemente defendido por el enemigo, constituían una labor arriesgada y compleja que implicaba la actuación de numerosos aviones actuando coordinadamente. Aquí se ilustran algunos de los elementos que actuarían en una operación típica.**





## MISIONES DE APOYO

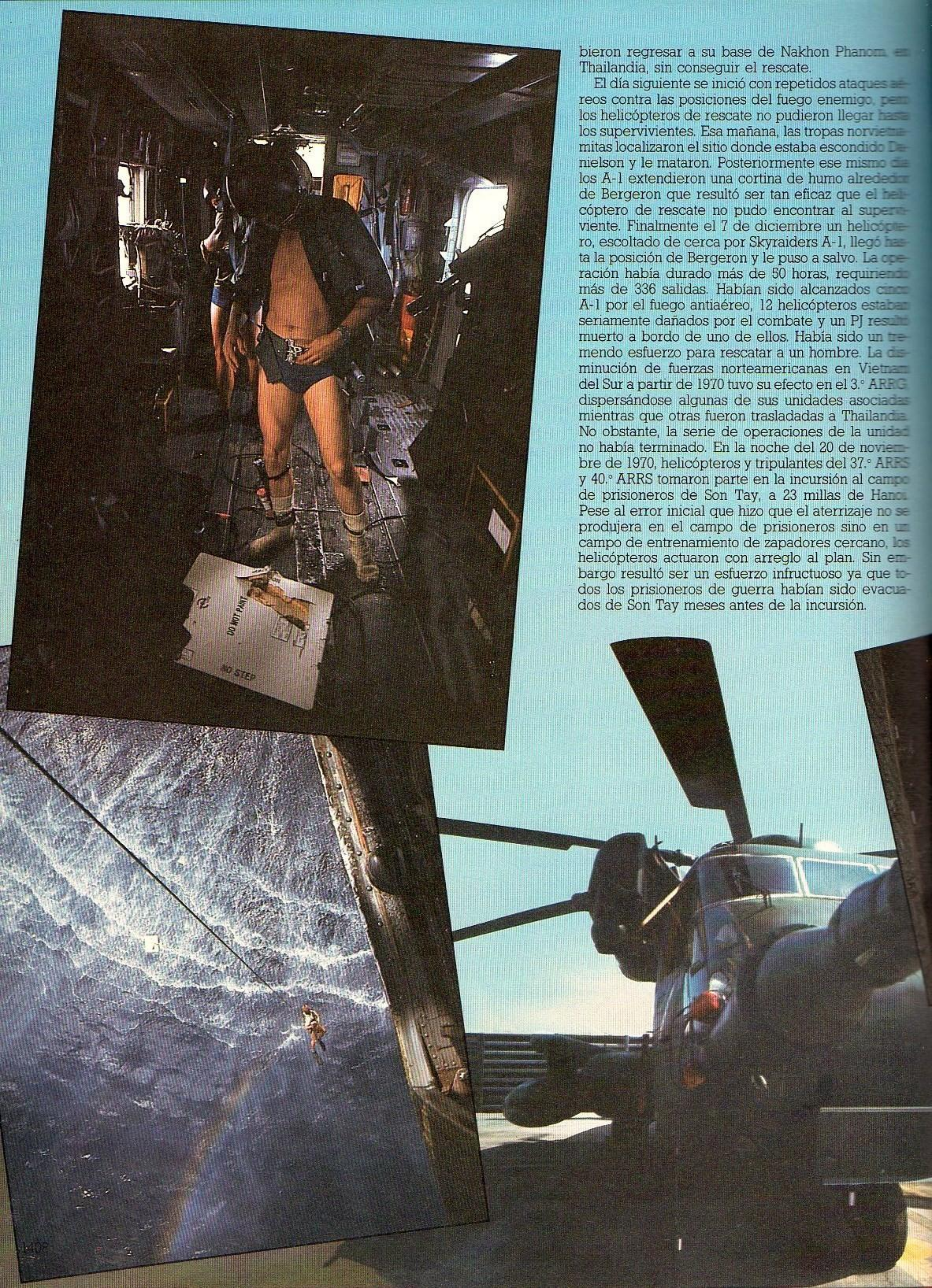
El Douglas A-1 Skyraider, ampliamente reconocido como uno de los diseños de más éxitos de la posguerra, realizó una carrera que se prolongó desde el final de la Segunda Guerra Mundial hasta Vietnam, resultando especialmente eficaces en las misiones de apoyo a tierra.

Este avión era un producto del ingenio de Ed Heineman, ingeniero jefe de la Douglas, cuyo primer prototipo de Skyraider, conocido como el XBT2D-1, realizó su primer vuelo a mediados de marzo de 1945. Aunque el avión entró en producción demasiado tarde para prestar servicio en la Segunda Guerra Mundial, participó en acciones en la Guerra de Corea, donde su gran capacidad de transporte de armas, hasta 8.000 kg y su autonomía de 10 horas le convertían en un valioso apoyo para las fuerzas terrestres. Las cuotas de producción del Skyraider se completaron en 1957, fecha en que se habían construido ya más de 3.000 de estos aviones. No obstante el Skyraider siguió en uso tanto en la fuerza aérea como en la marina. En 1962, los aviones que todavía estaban en uso fueron rebautizados como A1-D hasta A1-J y al aumentar la participación americana en Vietnam, los Skyraiders volaron con el 1.º Grupo de Mando Táctico Aéreo. Conocidos familiarmente como «Sandy», los A-1 resultaron muy eficaces contra las guerrillas.

El AD-7 Skyraider, rebautizado en 1962 como A1-J, estaba propulsado por un motor alternativo radial y alcanzaba una velocidad límite de 515 km/h a 5.640 metros.



RESCUE
60221




bieron regresar a su base de Nakhon Phanom, en Thailandia, sin conseguir el rescate.

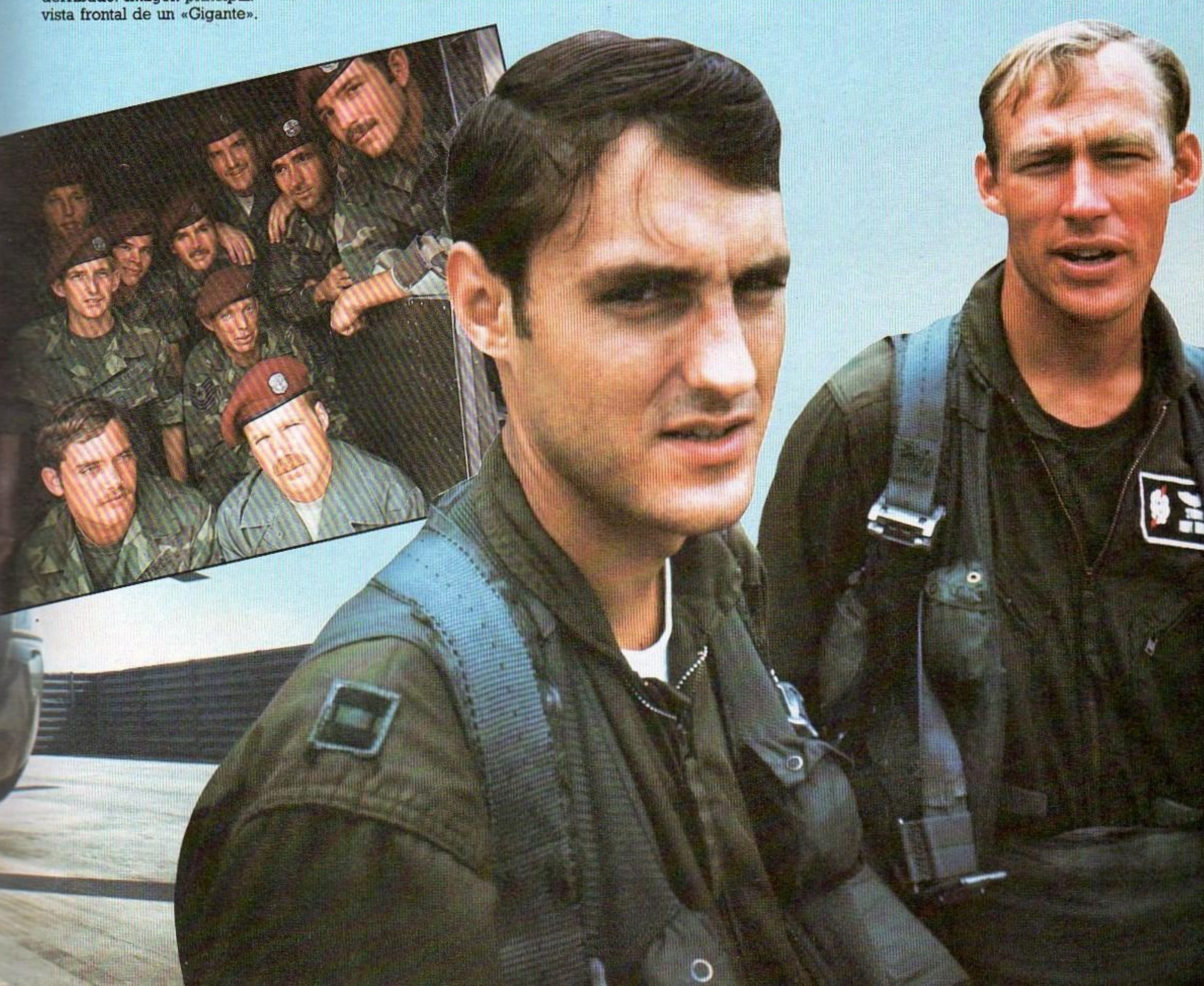
El día siguiente se inició con repetidos ataques aéreos contra las posiciones del fuego enemigo, pero los helicópteros de rescate no pudieron llegar hasta los supervivientes. Esa mañana, las tropas norvietnamitas localizaron el sitio donde estaba escondido Danielson y le mataron. Posteriormente ese mismo día los A-1 extendieron una cortina de humo alrededor de Bergeron que resultó ser tan eficaz que el helicóptero de rescate no pudo encontrar al superviviente. Finalmente el 7 de diciembre un helicóptero, escoltado de cerca por Skyraiders A-1, llegó hasta la posición de Bergeron y le puso a salvo. La operación había durado más de 50 horas, requiriendo más de 336 salidas. Habían sido alcanzados cinco A-1 por el fuego antiaéreo, 12 helicópteros estaban seriamente dañados por el combate y un PJ resultó muerto a bordo de uno de ellos. Había sido un tremendo esfuerzo para rescatar a un hombre. La disminución de fuerzas norteamericanas en Vietnam del Sur a partir de 1970 tuvo su efecto en el 3.° ARRG, dispersándose algunas de sus unidades asociadas mientras que otras fueron trasladadas a Thailandia. No obstante, la serie de operaciones de la unidad no había terminado. En la noche del 20 de noviembre de 1970, helicópteros y tripulantes del 37.° ARRS y 40.° ARRS tomaron parte en la incursión al campo de prisioneros de Son Tay, a 23 millas de Hanoi. Pese al error inicial que hizo que el aterrizaje no se produjera en el campo de prisioneros sino en un campo de entrenamiento de zapadores cercano, los helicópteros actuaron con arreglo al plan. Sin embargo resultó ser un esfuerzo infructuoso ya que todos los prisioneros de guerra habían sido evacuados de Son Tay meses antes de la incursión.

**Páginas 1406 y 1407: con frecuencia los helicópteros necesitaban reaprovisionamiento de combustible en vuelo para llegar a la zona de operaciones (imagen principal). Una vez en la zona, el fuego enemigo era neutralizado, bien por los aviones de apoyo cercano, como el A-1 Skyraider (abajo a la izquierda) o con la ametralladora de 7,62 mm (abajo a la derecha). Cuando el área inmediatamente próxima a la zona de rescate había sido saturada de fuego, descendían los PJ para efectura el salvamento (abajo centro). Abajo a la izquierda: un PJ desciende en el Golfo de Tonkin para recuperar restos de un avión derribado y posteriormente enseña (arriba) su hallazgo a la cámara. Bajo estas líneas: miembros del 37 Escuadrón del 3.° ARRG posan ante la cámara dentro de un Gigante Verde en su base cercana a Da Nang. Abajo a la derecha, la tripulación de un Phantom derribado. Imagen principal: vista frontal de un «Gigante».**

Durante el vuelo de regreso, un HH-53 fue atacado por un MiG-21 norvietnamita. El piloto del helicóptero, Teniente Coronel Royal C. Brown, del 3.° ARRS, descendió a muy baja cota, donde sus violentas maniobras le permitieron desembarazarse en seguida de su perseguidor. Pero las emociones de esa noche todavía no habían terminado para Brown. Uno de los aviones que apoyaron la incursión, un Wild Weasel F-105F del 388.° TFW, había sido alcanzado por un misil SA-2 y su tripulación había saltado sobre Laos. Formando equipo con un segundo HH-53, Brown decidió permanecer en la zona hasta las primeras luces. Después se acercó a recoger al piloto derribado, Comandante Douglas X. Kilgus, mientras el segundo helicóptero hacía lo propio con el otro tripulante. Para entonces, los dos helicópteros llevaban en el aire más de nueve horas, la mayor parte de ellas en territorio enemigo y de noche.

Otra arriesgada misión que le tocó en suerte al 3.° ARRG fue el 1 de mayo, fecha en que cuatro HH-53 del 37.° ARRS fueron enviados a Quang Tri para evacuar a los sitiados defensores de la ciudadela. Habían quedado aislados más de 100 norteamericanos y survietnamitas a causa del avance del ejército de Vietnam del Norte. La operación debía realizarse a muy baja altura, ya que la zona estaba ahora cubierta por misiles tierra-aire SA-2, pero al evitar esta amenaza, los helicópteros se situaban dentro del alcance del fuego terrestre. Unos Skyraiders A-1 abrieron a fuego un camino hasta los muros de la fortaleza para los tres HH-53 de cabeza, mientras que el cuarto actuaba de cobertura. Cuando el primer helicóptero tocó el suelo dentro de la ciudadela, el fuego enemigo se intensificó. Esto hizo cundir el pánico y sólo habían saltado a bordo 34 soldados cuando el helicóptero despegó. El Sargento P. J. Robert Ka Pinte, se quedó valerosamente en tierra para restaurar el orden. Los dos helicópteros siguientes procedieron entonces a recoger a los soldados restantes. Pero cuando se estaban retirando, el cuarto helicóptero recibió un dramático mensaje por radio desde tierra «¡Eh, que quedamos más gente aquí!» Su jefe, el Capitán Donald Sutton se abalanzó hacia tierra. El mensaje resultó ser una trampa enemiga y el HH-53 se vio sometido a un ataque cercano de las tropas norvietnamitas. El helicóptero respondió con un fuego devastador que permitió a Sutton escapar, completándose la misión sin víctimas.

Después del acuerdo de alto el fuego de enero de 1973, el 3.° ARRG trasladó su cuartel general desde Vietnam del Sur a Nakhon Phanom, en Tahailandia. Continuó operando sobre Laos y Camboya, participando en las evacuaciones finales de Phnom Penh y Saigon, así como en la operación de rescate del buque mercante *Mayaguez* de las fuerzas camboyanas en mayo de 1975. La última misión señaló el final de las actuaciones del grupo en el Sureste Asiático, marcando el fin de una carrera distinguida de actuaciones bélicas.






## GUERREROS DE LOS CIELOS

En 1929, la Unión Soviética seleccionó un grupo de voluntarios para recibir entrenamiento paracaidista y un año más tarde, elementos de este grupo, de las dimensiones de un batallón, participaron en un lanzamiento en gran escala. En 1931 se realizó otro ejercicio en gran escala, pero hasta 1933 no participó todo el batallón en una maniobra.
Los paracaidistas soviéticos tuvieron su primera acción en 1940, durante el asalto a las provincias besarabias del norte de Rumanía. Después, se sabe muy poco de las actividades de los «paracas» aunque se ha registrado una serie de operaciones entre 1943 y 1944. Sin embargo en general, los paracaidistas se utilizaron como tropas de choque de élite, sirviendo en las divisiones de Guardias del Ejército Rojo, o en conjunción con grupos de partisanos. En las últimas fases de la Segunda Guerra Mundial, dichas unidades participaron en Extremo Oriente, luchando con gran eficacia contra los japoneses en lo que hoy es Corea del Norte. La acción cumbre se produjo el 18 de agosto de 1945, cuando los paracaidistas capturaron los cuarteles generales del Ejército de Kwangtung, cuyo comandante negoció la rendición de más de 600.000 hombres.
Arriba: la versión 1935 del escudo de los instructores paracaidistas soviéticos.

# SALTANDO BAJO FUEGO

**Bajo la orden de servir de punta de lanza en la ofensiva del Ejército Rojo en el meandro del Dniéper, los paracaidistas de choque soviéticos desarrollaron una hábil batalla contra la Wehrmacht de Hitler**

En septiembre de 1943, el ejército alemán del Frente Oriental, derrotado en Kursk, se batía en retirada. Las fuerzas alemanas, enfrentándose a un enemigo con fuerza siempre creciente, intentaban adoptar posiciones defensivas tras las barreras naturales siempre que fuese posible. Una de las líneas claves que los alemanes necesitaban dominar era el río Dniéper. Para evitar una irrupción soviética por este sector, se había estacionado el Cuarto Ejército de Panzer en el norte, en torno a Kiev y el Octavo Ejército más al sur, entre Kanev y Cherkassy. Sin embargo entre ambos ejércitos quedaba una brecha pobremente defendida que incluía el meandro del Dniéper, cerca de Pereyaslav.

Dentro de esta región operaba un importante número de partisanos soviéticos que habían quedado tras la estela de la Operación Barbarroja de 1941. La unidad alemana más próxima a la curva del Dniéper era el XXIV Panzer Corps. Se encontraba mal ar-

Abajo a la derecha: paracaidistas soviéticos armados con metralletas PPSh41 embarcan en un bombardero Ant-6 reconvertido. Su lucha en el meandro del Dniéper a finales de 1943, fue una de las pocas operaciones soviéticas convencionales aerotransportadas de la guerra. Una vez en tierra, los paracaidistas dirigían a los grupos de partisanos en sus incursiones. Abajo: tropas soviéticas cruzando el Dniéper.

mado y todavía en retirada cruzando el río cuando el 22 de septiembre las primeras tropas del Tercer Ejército Soviético de Guardias de Tanques empezó a cruzar el río en Zarubentsy y a avanzar sobre Grigorovka.

Para neutralizar la amenaza representada por el avance ruso, se envió al 19.º Batallón de Reconocimiento de la División Panzer, que se encontraba en Kiev adonde habían llegado recientemente desde el este. Las tropas del 19.º encontraron cerca de Grigorovka concentraciones de fuerzas soviéticas a las que atacaron. Pero a pesar de la resistencia alemana, los soviéticos continuaron cruzando el río a lo largo de toda la curva del Dniéper entre el 22 y el 24 de septiembre, terminando por ocupar Zarubentsy.

Mientras tanto en Kanev, a las 06,00 horas del 24 de septiembre, todos los hombres del XXIV Panzer Corps habían terminado de cruzar el Dniéper, destruyendo el vital puente que quedaba a sus espaldas. Dándose cuenta del peligro creciente que representaban las tropas soviéticas en la orilla occidental del río, todas las porciones no comprometidas de la 19.ª División Panzer y de la 112.ª División de Infantería fueron enviadas a la zona para contrarrestar la amenaza a primeras horas del 24 de septiembre. Como los soviéticos continuaban cruzando el río, también se enviaron desde Kanev, al norte, elementos de la 34.ª División de Infantería.

Para apoyar a las tropas que cruzaban el Dniéper, el Alto Mando Soviético decidió enviar a las Brigadas de Guardia Aerotransportadas 1, 3 y 5 que habían sido recientemente trasladadas desde los alrededores de Moscú al campo de aviación de Lebedin, cerca de Poltava, como refuerzo a una punta de lanza establecida por otras brigadas. Estas tres brigadas aerotransportadas se habían formado a partir de cuadros de hombres endurecidos en el combate en las anteriores luchas de Vyazma, en 1942. De hecho, más del 50 por 100 de los componentes de las Brigadas 1 y 3 eran veteranos, mientras que la 5.ª Brigada contaba con muy pocos veteranos. Las brigadas constaban en esta época de unos 2.500 hombres, divididos en cuatro batallones de 500 hombres, una sección de morteros, una sección de ingenieros, una sección antiaérea, una antitanque y una sección médica. El equipo médico incluía personal femenino de médicos y enfermeras, entrenados en el salto en paracaídas.

Si el asalto hubiese sido lanzado antes de que el XXIV Panzer Corps hubiese completado el cruce del río, habría sido más eficaz: pero la escasez de aviones de transporte, problema muy corriente de los paracaidistas soviéticos durante toda la guerra, obligó a retrasar el lanzamiento hasta las 17,30 horas del 24 de septiembre, momento en que saltaron sobre Dudari los paracaidistas de la 5.ª Brigada de Guardias Aerotransportados. Incluso en el momento del despegue, sólo habían llegado 48 de los 65 aviones asignados a la misión y muchos de ellos eran los obsoletos TB-3 en vez de los prometidos Li-2 (versión soviética del DC-3). Como resultado, el lanzamiento de los paracaidistas sobre una amplia zona tuvo un efecto diluido en el ataque global. El cambio en el tipo de avión y la desorganización general condujeron también a la carga incorrecta de equipos y a su abandono en tierra, ocasionando también que compañías enteras no fueran lanzadas al mismo tiempo.

Para complicar más las cosas, los aviones se encontraron con un nutrido fuego antiaéreo en la zona de lanzamiento, por lo que lanzaron toda su carga a 1.800 pies, una distancia demasiado larga para descender con los paracaídas rusos, difíciles de controlar, bajo el fuego enemigo. En efecto, la 5.ª Guardia de Paracaidistas se vio sometida a un terrible fuego, ya que las columnas de la 19.ª División Panzer esta-



## TRANSPORTE AEREO

**Pese a figurar a la cabeza en el desarrollo de técnicas de ataque aéreo durante el período de entreguerras, las tropas paracaidistas de la Unión Soviética estaban muy mal provistas de transportes aéreos. Inicialmente, durante los años 20, las fuerzas aerotransportadas utilizaban bombarderos reconvertidos, más bien que aviones especializados. Aunque a mitad de la década de los 30 el arma aérea llevó a cabo importantes operaciones con saltos en gran escala, para lo cual utilizó flotas de transportes, las posteriores purgas estalinianas de oficiales antiguos, dejó a los paracaidistas sin mandos, lo que ocasionó el que se vieran privados de equipos más modernos.**

**En el período inmediatamente anterior a la guerra, el principal avión utilizado por los paracaidistas era el Tupolev Ant-6, un enorme avión cuatrimotor que llevaba volando desde los años 20. El Ant-6 era capaz de transportar hasta 5.000 kg de hombres o material hasta una distancia de 800 kilómetros. Tan enorme era este avión que podía transportar un pequeño tanque bajo su panza, en medio del tren de aterrizaje. El Ant-6 realizó algunas misiones durante la Segunda Guerra Mundial, pero su tamaño y su baja velocidad le hacían muy vulnerable a los ataques de los cazas y del fuego terrestre: parece improbable que hayan sobrevivido muchos a los primeros meses del conflicto.**

**Las autoridades soviéticas, con una desesperante escasez de nuevos transportes, acudieron a sus aliados pidiendo ayuda. El Ant-6 fue sustituido por el DC-3, bien suministrado directamente por EEUU o bien fabricado, bajo licencia en la URSS, donde se llamaba Lisunov Li-2. El primero de estos aviones de fabricación soviética estaba volando en 1940, y a finales del conflicto había más de 2.000 prestando servicio en el frente.**

**El DC-3 continuó siendo el principal soporte de la fuerza paracaidista soviética hasta después de 1945.**

ban atravesando en ese momento la zona del salto y apuntaron sus ametralladoras sobre los blancos flotantes. De esta forma murieron un gran número de hombres antes de llegar a tocar el suelo.

No obstante los saltos continuaron durante toda la tarde y primeras horas de la noche, habiendo tomado tierra al final 2.300 hombres de la brigada, en pequeños grupos, en una zona de unas 40 km cuadrados. Casi el 50 por 100 de éstos fueron muertos o capturados en el momento de tomar tierra: la mayoría de los restantes estaban tan dispersos que no podían luchar de forma organizada. Los alemanes informaron de acciones contra más de 24 pequeños grupos de paracaidistas durante el día 24. En realidad había una unidad del grueso de una compañía que operaba en los bosques cercanos a Grushevo, adonde se habían retirado al llegar a tierra y a la cual se había unido un grupo de partisanos. La unidad estaba mandada por el comandante de la brigada, un teniente coronel que había reagrupado todos los hombres que había podido.

## La primera Brigada de Guardias Aerotransportados saltó al oeste de Pekari encontrando poca resistencia alemana

La combinación de mala suerte que había hecho que saltaran casi encima de una división alemana y la confusión en la zona de operaciones, habían ocasionado el desastre para los guardias de la 5.ª. Algunos pilotos estaban tan perdidos que lanzaron a sus hombres detrás de las líneas soviéticas, lo cual por lo menos salvó sus vidas. Otro grupo de uno de los aviones saltó sobre el río y se ahogó. La mala planificación había conducido a un sistema de lanzamiento que costó la vida de muchos paracaidistas bien entrenados.

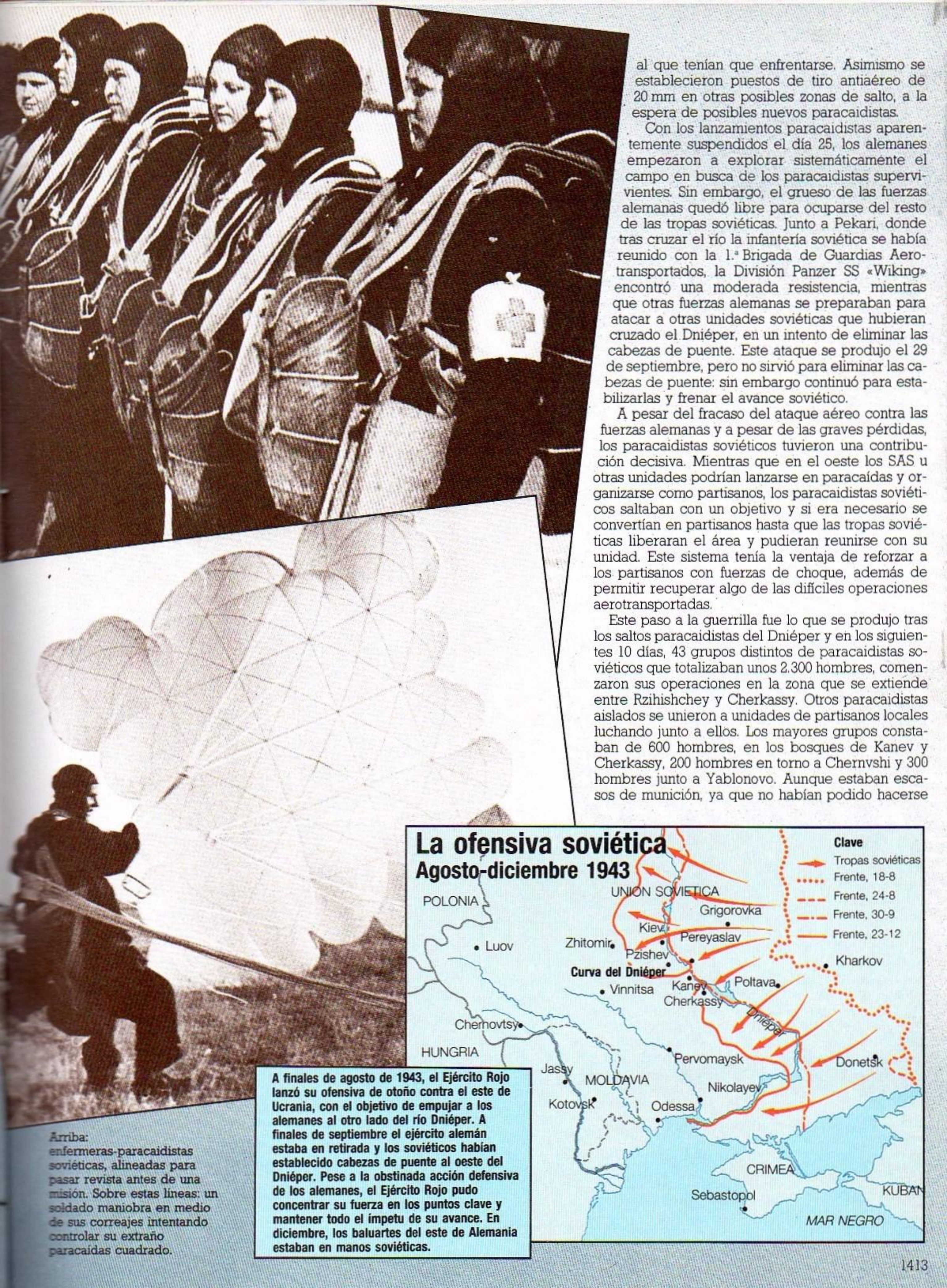
Más adelante, en ese mismo día, la operación continuó, efectuándose más lanzamientos hacia el suroeste. Se lanzaron sobre Shandra unos 300 paracaidistas de la 3.ª Brigada y otros 400 de la misma unidad sobre Beresnyagi. Todas estas fuerzas se enfrentaron inmediatamente con miembros de la 34.ª División de Infantería alemana, que estaban en la zona. Igual que ocurrió más al norte con los hombres de la 5.ª, los 700 paracaidistas de la 3.ª quedaron divididos en pequeños grupos a causa de la dispersión de los saltos y de los inmediatos contraataques alemanes. En vez de aislar a los refuerzos alemanes del Dniéper, tal como era su objetivo, los que salieron con vida de la zona de lanzamiento tuvieron que concentrarse en su supervivencia.

Unicamente la 1.ª Brigada de Guardias Aerotransportados consiguió tomar tierra y operar de una forma relativamente coherente. Había saltado al oeste de Pekari, encontrando poca resistencia alemana. Después de reagruparse, la brigada estableció un perímetro defensivo y empezó a preparar unas pistas aéreas para las Brigadas 2.ª y 4.ª que aterrizarían con artillería y tanques. Durante toda la noche del 24 al 25 de septiembre, los grupos dispersos de paracaidistas tomaron posiciones en la retaguardia germana. Además, otras tropas adicionales soviéticas cruzaron el Dniéper junto a Zarubentsy en la zona opuesta a la dominada por la 1.ª Brigada.

Por la mañana del día 25, los alemanes tenían que enfrentarse contra las unidades soviéticas que continuaban cruzando el Dniéper y contra grupos de paracaidistas que había detrás de sus líneas. También la Luftwaffe envió observadores para contar el número de paracaidistas que había en la zona y diponer de una cifra estimativa del número de hombres



**Abajo: paracaidistas trepando al techo de un Ant-6 y gateando a su ala antes de saltar al vacío en una acción.**




al que tenían que enfrentarse. Asimismo se establecieron puestos de tiro antiaéreo de 20 mm en otras posibles zonas de salto, a la espera de posibles nuevos paracaidistas.

Con los lanzamientos paracaidistas aparentemente suspendidos el día 25, los alemanes empezaron a explorar sistemáticamente el campo en busca de los paracaidistas supervivientes. Sin embargo, el grueso de las fuerzas alemanas quedó libre para ocuparse del resto de las tropas soviéticas. Junto a Pekari, donde tras cruzar el río la infantería soviética se había reunido con la 1.ª Brigada de Guardias Aerotransportados, la División Panzer SS «Wiking» encontró una moderada resistencia, mientras que otras fuerzas alemanas se preparaban para atacar a otras unidades soviéticas que hubieran cruzado el Dniéper, en un intento de eliminar las cabezas de puente. Este ataque se produjo el 29 de septiembre, pero no sirvió para eliminar las cabezas de puente: sin embargo continuó para estabilizarlas y frenar el avance soviético.

A pesar del fracaso del ataque aéreo contra las fuerzas alemanas y a pesar de las graves pérdidas, los paracaidistas soviéticos tuvieron una contribución decisiva. Mientras que en el oeste los SAS u otras unidades podrían lanzarse en paracaídas y organizarse como partisanos, los paracaidistas soviéticos saltaban con un objetivo y si era necesario se convertían en partisanos hasta que las tropas soviéticas liberaran el área y pudieran reunirse con su unidad. Este sistema tenía la ventaja de reforzar a los partisanos con fuerzas de choque, además de permitir recuperar algo de las difíciles operaciones aerotransportadas.

Este paso a la guerrilla fue lo que se produjo tras los saltos paracaidistas del Dniéper y en los siguientes 10 días, 43 grupos distintos de paracaidistas soviéticos que totalizaban unos 2.300 hombres, comenzaron sus operaciones en la zona que se extiende entre Rzihishchey y Cherkassy. Otros paracaidistas aislados se unieron a unidades de partisanos locales luchando junto a ellos. Los mayores grupos constaban de 600 hombres, en los bosques de Kanev y Cherkassy, 200 hombres en torno a Chernvshi y 300 hombres junto a Yablonovo. Aunque estaban escasos de munición, ya que no habían podido hacerse

**A finales de agosto de 1943, el Ejército Rojo lanzó su ofensiva de otoño contra el este de Ucrania, con el objetivo de empujar a los alemanes al otro lado del río Dniéper. A finales de septiembre el ejército alemán estaba en retirada y los soviéticos habían establecido cabezas de puente al oeste del Dniéper. Pese a la obstinada acción defensiva de los alemanes, el Ejército Rojo pudo concentrar su fuerza en los puntos clave y mantener todo el ímpetu de su avance. En diciembre, los baluartes del este de Alemania estaban en manos soviéticas.**

Arriba: enfermeras-paracaidistas soviéticas, alineadas para pasar revista antes de una misión. Sobre estas líneas: un soldado maniobra en medio de sus correajes intentando controlar su extraño paracaídas cuadrado.



Arriba: partisanos soviéticos colocando cargas de demolición en un tramo de la vía situado tras el frente alemán. Los grupos guerrilleros, inicialmente mal dirigidos y mal equipados, rápidamente fueron adquiriendo experiencia y apoyo para realizar devastadores ataques contra las vulnerables líneas de aprovisionamiento enemigas. Cuando el Ejército Rojo pasó a la ofensiva, los partisanos se encargaron de preparar el camino para otras fuerzas más convencionales. Sus actividades estuvieron con frecuencia dirigidas y coordinadas por pequeños cuadros de paracaidistas específicamente trasladados para este fin.

con los contenedores que formaban parte de su equipamiento, hostilizaban a los alemanes siempre que tenían oportunidades para ello. Por ejemplo, en la noche del 29 al 30 de septiembre, 150 paracaidistas atacaron un cuartel general de la policía alemana en la aldea de Potok y a continuación tendieron una emboscada a una columna de artillería al sur de dicha aldea. Posteriormente, este grupo siguió avanzando hacia el sur y el 5 de octubre se unió a un grupo más grande de paracaidistas que actuaban como partisanos a las órdenes del Teniente Coronel Sidorchuk, de la 5.ª Brigada Aerotransportada.

Los 600 hombres de Sidorchuk eran con diferencia el grupo mejor organizado entre las unidades de este tipo. Afortunadamente, también habían conseguido reunir gran parte de su equipo y el 6 de octubre establecieron contacto por radio con el cuartel general del 14.° Ejército, pudiendo solicitar el envío de suministros. Los alemanes intentaron repetidamente eliminar el grupo de Sidorchuk, sin conseguirlo. El 19 de octubre, Sidorchuk y sus hombres se trasladaron hacia el sur, al bosque de Tagancha, donde se reunieron con más paracaídas y partisanos locales. Contando ahora con más de 1.000 hombres bajo su mando. Sidorchuk lanzó incursiones contra las instalaciones alemanas de los alrededores del bosque. El 22 de octubre fue volada una línea férrea, descarrilando un tren. Como resultado de los esfuerzos alemanes para desalojarle, Sidorchuk tuvo que trasladarse de nuevo al bosque de Cherkassy, desde donde, contando ahora con más de 1.200 hombres, los paracaidistas acosaron las rutas de aprovisionamiento alemanas y acopiaron información de inteligencia que fue radiada al 2.° Frente Ucraniano.

El 11 de noviembre, Sidorchuk recibió órdenes de que sus hombres participaran en el avance del 52.° Ejército soviético atravesando el Dniéper. Los paracaidistas de Sidorchuk recibieron el encargo de tomar las aldeas de Lozovok, Sekirna y Svidovok, desde donde podrían proteger el cruce del grueso de las tropas. El mayor problema con el que tenían que enfrentarse los paracaidistas, se encontraba en Svidovok, donde los alemanes tenían cinco tanques, ya que los hombres de Sidorchuk sólo llevaban armamento ligero. Los paracaidistas tuvieron diverso éxito en sus ataques, tomando Svidovok, pero la 254.ª División de fusileros, cuya misión era establecer la punta de lanza, no llegó a tiempo.

No obstante el cruce se realizó la noche siguiente y el 15 de noviembre los restos de la 5.ª Brigada enlazaban con el avance de la 254.ª División de Fusileros. Sidorchuk fue nombrado «Héroe de la Unión Soviética» por su sobresaliente liderazgo. Por toda la curva del Dniéper había otros grupos de paracaidistas que continuaban actuando como partisanos hasta que se les presentaba la ocasión de unirse al avance del ejército soviético, pero fue el grupo de Sidorchuk el que cosechó más éxitos en el combate.

La operación de la curva del Dniéper sirvió para ilustrar los mejores y los peores aspectos de las operaciones soviéticas aerotransportadas durante la Segunda Guerra Mundial. La mala planificación y coordinación de la operación era una invitación al desastre que ocasionó la pérdida de dos tercios de los paracaidistas, muy bien entrenados. Si la operación hubiese sido lanzada uno o dos días antes contra el puente de Kanev, habría sido una buena oportunidad de aislar un gran número de alemanes al este del río. Sin embargo, de la forma en que se hizo, los paracaidistas fueron lanzados en pequeños grupos y aniquilados.

Mirándolo por el lado positivo, el salto del meandro del Dniéper ilustró los puntos fuertes de los paracaidistas soviéticos durante la Segunda Guerra Mundial. A pesar de la mala realización de la operación, hubo paracaidistas individuales que continuaron luchando y que fueron una espina clavada en medio del enemigo durante muchas semanas. Los paracaidistas se convirtieron en un inesperado refuerzo para los partisanos en esta zona crítica, actuando contra la retaguardia alemana, lo cual formaba parte del avance soviético.

# HASTA LA ULTIMA BALA

**Frente a la fuerza aplastante de una división alemana de caballería, los bravos artilleros de la Batería L, lucharon en Néry en 1914 hasta el último hombre y la última bala**

Abajo: los artilleros de la Real Artillería a Caballo preparan su 7 kg de tiro rápido para la acción durante la retirada de Mons a finales de agosto de 1914. Abajo: miembros de la RHA entrenándose al galope.



**Suboficial de la Real Artillería a Caballo, Néry 1914**

Este sargento lleva el uniforme reglamentario: guerrera caqui de estameña, pantalones con refuerzo de cuero, vendas desde la rodilla hasta el tobillo y botas con espuela. La insignia, que figura en la gorra y en las hombreras, indica que es miembro de la artillería a caballo. Su equipo consta de un látigo de montar, una bandolera tipo 1903 y correajes para la mochila y la cantimplora.



## ARTILLEROS REALES

**Desde las Guerras Napoleónicas, la artillería del ejército británico había sido tenida en la más alta estima por amigos y enemigos. Dentro de este prestigioso cuerpo, la Real Artillería a Caballo (RHA), merece una especial consideración de élite, hecho debidamente reconocido en el orden de precedencia en el ejército, en virtud del cual a los cañones de la RHA corresponde la primera posición a la derecha de las formaciones. La RHA desarrolló un papel híbrido en el que se combinaban el brío de la caballería ligera con la competencia técnica del artillero profesional. En 1914, los hombres de la RHA habían construido una sólida tradición de autosacrificio en el campo de batalla, no sólo en defensa de sus cañones (que representaban para el artillero la personificación de su unidad), sino en su desinteresada provisión de fuego de apoyo a otras fuerzas. En 1914, la RHA estaba organizada en baterías de seis cañones, equipadas con cañones de campaña de tiro rápido de 7 kg, cada uno de los cuales era arrastrado por un tiro de seis caballos. Los orígenes de la Batería L se remontan a la India y a la 3.ª Compañía de Artillería a Caballo de Bengala, que fue formada en 1809. La compañía luchó con distinción en muchos de los conflictos del subcontinente indio durante el siglo pasado: contra los gurkhas en las montañas de Nepal, contra los sikjs en el Punjab y contra el Motín de la India en 1857, en el que la unidad ganó su primera Cruz de la Victoria. En 1861, la 3.ª Compañía fue absorbida por la Real Artillería como Batería L, RHA. Al estallar la guerra en agosto de 1914, la Batería L fue destinada a la 1.ª Brigada de Caballería. Arriba: insignia de la Real Artillería a Caballo en 1914.**

Cuando caía la oscuridad en la tarde del 31 de agosto de 1914, los hombres y los caballos de la Batería L de la Real Artillería a Caballo, llegaban cansadamente a la pequeña aldea francesa de Néry. La Batería L formaba parte de la 1.ª Brigada de Caballería, que ahora se batía en retirada ante unas tropas alemanas muy superiores. Anteriormente, en ese mismo día, los informes de reconocimiento afirmaban que elementos del Primer Ejército alemán se acercaban rápidamente a los británicos. La 1.ª Brigada de Caballería había preparado una acampada en Néry y sus tres regimientos, la 2.ª Guardia de Dragones, la 5.ª de Dragones y la 11.ª de Húsares, se establecieron en los alrededores de Néry, mientras que la Batería L se estableció en un pequeño campo a las afueras del pueblo.

A la mañana siguiente amaneció con una espesa niebla que reducía la visibilidad a unos 150 metros. Se había ordenado un descanso hasta las 05,00 horas, mientras se enviaban patrullas hacia el norte y el este de Néry. La Batería L, con seis cañones de campaña de 7 kg más sus cureñas y los vagones de munición, se «estacionó»; en previsión de una marcha larga y calurosa, los caballos recibieron agua abundante, una sección tras otra. Los vagones de munición de primera línea se llevaron a renovar sus suministros y los hombres de la batería se dispersaron por la zona de acampada. Hacia las 05,00, el jefe de la batería, Comandante Sclater-Booth, se trasladó al cuartel general de la brigada, situado en el centro de la aldea, a fin de recibir las órdenes para ese día. En el momento en que entraba por la puerta, un jadeante oficial de patrulla informaba al cuartel general de que se había topado con un cuerpo de caballería alemana, habiendo retrocedido hasta Néry. Cuando todavía estaba hablando, cayó una bomba de alto explosivo en el pueblo y empezó el fuego desde las alturas dominantes del este de Néry.

### La posición de la batería parecía un matadero: los cañones rotos y las cureñas se extendían por todo el suelo

La Primera Brigada de Caballería había sido completamente sorprendida: a cubierto de la noche y de las primeras nieblas matinales, la 4.ª División de Caballería Alemana había forzado la marcha sobre los británicos, de modo que a primeras horas de la mañana estaban lanzando un ataque en gran escala contra Néry. Había tres baterías alemanas de cuatro cañones en posición a menos de 1.000 metros de la aldea: a su fuego se unía el de un destacamento de ametralladoras y el de armas ligeras. En Néry se produjo un pandemónium: los caballos enloquecidos galopaban arriba y abajo por la calle principal mientras los soldados y los artilleros de la brigada intentaban organizarse bajo una asoladora cortina de fuego. Sclater-Booth salió corriendo del cuartel general, pero antes de llegar a su batería explotó una bomba frente a él, dejándole inconsciente. Fue descubierto después de la batalla, temporalmente cegado.

Mientras tanto, la Batería L estaba soportando el mayor peso del ataque. Estacionada en una zona expuesta, al este del pueblo, estaba dominada por el fuego alemán que la consideraba como su primer objetivo. El Capitán Bradbury estaba con los otros tres oficiales de la batería en el momento en que hizo explosión la primera bomba shrapnel sobre ellos. A esta siguieron otras varias bombas; los caballos escaparon, deteriorando vagones y carros y destruyendo uno de los cañones. La posición de la batería parecía un matadero: los fragmentos de cañón y de cureña se extendían por todo el terreno, además de los heridos y los caballos moribundos. Al final de la batalla habían muerto 150 caballos.

Bradbury se percató de la gravedad de la situación y después de llamar para que se ocuparan de los cañones, corrió él mismo hacia los 7 kg, seguido por los otros oficiales y por una docena de hombres. En medio de las bombas de alto explosivo y shrapnel que llovían sobre ellos, los oficiales y demás hombres de la Batería L consiguieron aprestar los tres cañones útiles que quedaban y traer munición para ellos. Incluso entonces, los vagones de munición estaban unos 20 o 30 metros detrás de los cañones y cada proyectil había de ser trasladado en medio de la lluvia de fuego. El cañón «F» fue atendido por el Capitán Bradbury, el «C» por el Teniente Gifford y el «D» por los Tenientes Campbell y Munday.

Desgraciadamente, antes de que el cañón «D» llegara a disparar un solo tiro, fue alcanzado por una bomba alemana y silenciado. Los supervivientes, Campbell, Munday y Perret, corrieron para ayudar a trasladar la munición del cañón «F». El cañón «C» empezó a disparar sobre los alemanes situados en una meseta a unos 800 metros, pero cuando sólo llevaba ocho disparos, una bomba explosionó junto a la boca del tubo. Los sirvientes resultaron muertos o heridos, con la excepción del Teniente Gifford que siguió trabajando con una sola mano hasta que se disparó toda la munición disponible. Para entonces Gifford había sido herido tres veces y mientras se arrastraba intentando alcanzar unos almiares en la esquina del campo en que se encontraban, fue herido por cuarta vez.

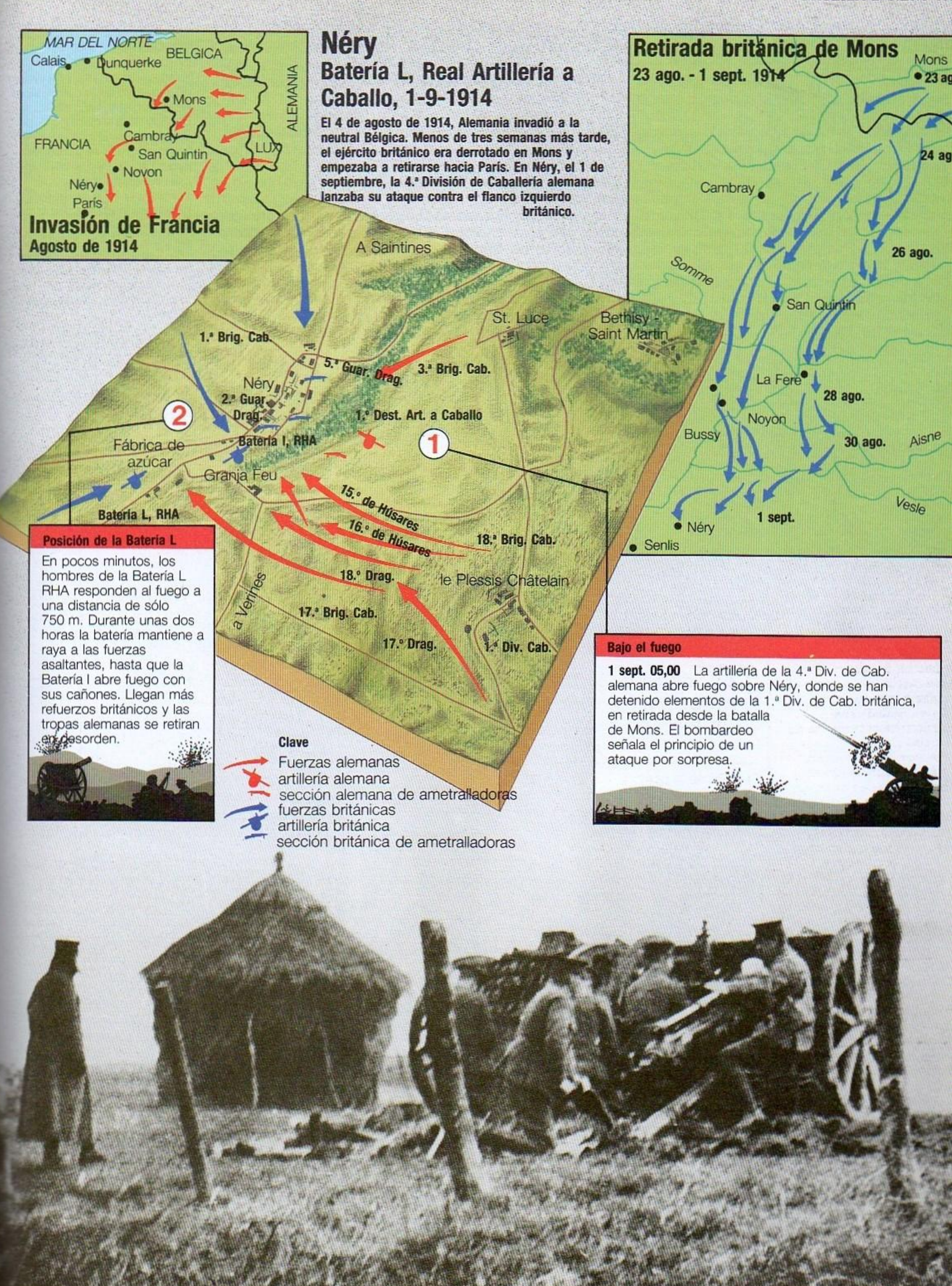
En cambio el cañón «F» del Capitán Bradbury fue más afortunado. Pese a todos los esfuerzos de los alemanes, no pudieron silenciarlo y mantuvo su fuego mientras hubo munición disponible. Estaba claro que surtía su efecto, ya que las bombas shrapnel estaban castigando severamente a las dotaciones artilleras alemanas. Mientras tanto los artilleros estaban siendo apoyados por hombres de caballería, desmontados, que mantenían un nutrido fuego con sus ametralladoras Vickers y sus fusiles Lee Enfield.

El rápido fuego sostenido por el cañón «F» también tuvo su coste, tal como relataba el artillero Darbyshire:

«En cuanto el cañón "F" entró en acción, salté al asiento y empecé a disparar, pero era tal el rebufo

**Abajo: operando en campo abierto al norte de Francia, una batería abre fuego contra el avance del ejército alemán. El cañón de 7 kg, con un peso total de 1.028 kilogramos, entró en servicio en 1904 y funcionó bien durante las primeras etapas de la Primera Guerra Mundial; más tarde fue superado por el cañón de 10 kg.**






## Néry
### Batería L, Real Artillería a Caballo, 1-9-1914

**El 4 de agosto de 1914, Alemania invadió a la neutral Bélgica. Menos de tres semanas más tarde, el ejército británico era derrotado en Mons y empezaba a retirarse hacia París. En Néry, el 1 de septiembre, la 4.ª División de Caballería alemana lanzaba su ataque contra el flanco izquierdo británico.**

**Posición de la Batería L**

En pocos minutos, los hombres de la Batería L RHA responden al fuego a una distancia de sólo 750 m. Durante unas dos horas la batería mantiene a raya a las fuerzas asaltantes, hasta que la Batería I abre fuego con sus cañones. Llegan más refuerzos británicos y las tropas alemanas se retiran en desorden.

**Bajo el fuego**

**1 sept. 05,00** La artillería de la 4.ª Div. de Cab. alemana abre fuego sobre Néry, donde se han detenido elementos de la 1.ª Div. de Cab. británica, en retirada desde la batalla de Mons. El bombardeo señala el principio de un ataque por sorpresa.

de nuestras explosiones y de las bombas alemanas, que no se podía resistir mucho tiempo. Aguanté durante unos 20 minutos, después mi nariz y mis orejas empezaron a sangrar a causa del rebufo y no pude seguir disparando, por lo que dejé el asiento y me puse a trasladar munición».

Darbyshire se movió justo a tiempo, porque el Teniente Campbell, que fue quien le sustituyó, no iba a aguantar tanto. Una bomba hizo explosión bajo el blindaje del 7 kg, arrancando a Campbell de su asiento y arrojándole por los aires. Campbell quedó mortalmente herido, muriendo a los pocos minutos. Aumentaban las bajas y no pasó mucho tiempo antes de que el Teniente Munday fuera también herido en el hombro derecho. No obstante, siguió usando su mano izquierda para acarrear munición, hasta que fue gravemente herido en la pierna derecha. Sus heridas también resultaron ser fatales, muriendo unos días después.

En torno al cañón «F», el Capitán Bradbury seguía en funciones de sirviente, mientras el Sargento Nelson medía las distancias y el Cabo Payne, el artillero Darbyshire y el conductor Osborne acarreaban las municiones. Las explosiones terminaron por matar a Payne y herir a Nelson. El ritmo de fuego del cañón «F» empezó a disminuir, pero la llegada a la batería del Sargento primero Dorrell inyectó nuevos bríos en los hombres.

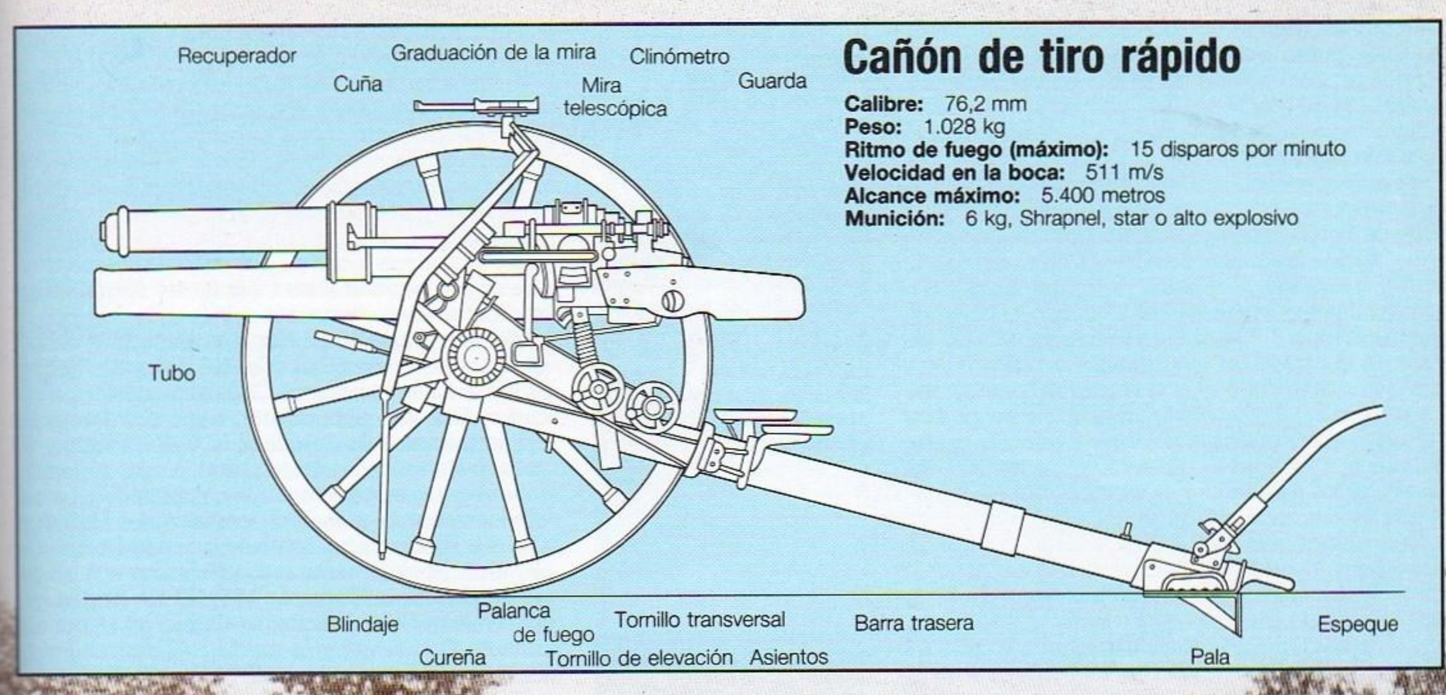
Bradbury dio instrucciones a Dorell para que ocupara su puesto, mientras él se retiraba a organizar el reaprovisionamiento de munición, que ahora empezaba a escasear peligrosamente. Cuando había caminado unos pocos pasos, cayó: una bomba le acababa de romper las dos piernas unos centímetros por debajo del tronco. A pesar de los terribles dolores, continuó dirigiendo el tiro hasta que una nueva herida le impidió continuar. El artillero Darbyshire, lo relata así:

**Abajo: durante un desfile, la dotación de un 7 kg se prepara para iniciar su movimiento en una exhibición de preguerra. En combate, se esperaba que las baterías de la RHA proporcionaran a la caballería un apoyo móvil de fuego. Cuando la guerra se estabilizó, la flexibilidad de este cañón no podía compensar su falta de penetración contra posiciones fortificadas. Abajo: uno de los cañones de Néry. Este 7 kg, el «C», fue silenciado, después de hacer ocho disparos, por una bomba alemana que hizo explosión directamente sobre su boca.**



## EL CAÑON DE CAMPAÑA DE 7 KG

La Segunda Guerra de los Boers (1899-1901) reveló serias limitaciones en la artillería británica y como consecuencia directa se introdujo una nueva gama de cañones de campaña, entre los que se incluía el cañón de tiro rápido de 7 kg, usado en la Real Artillería a Caballo. El cañón de 7 kg entró en servicio en 1904 y, 10 años más tarde, le cupo el honor de disparar el primer tiro británico de la Primera Guerra Mundial.




Como arma de caballería, el cañón de 7 kg sólo prestó un servicio limitado en Francia y Bélgica, después que se estableció la guerra de trincheras a finales de 1914, especialmente cuando se hizo sentir la necesidad de armas de mayor calibre. Sin embargo el 7 kg era una buena pieza ligera de campaña y se usó extensamente en las campañas contra los turcos en Oriente Medio, mientras que en el Frente Occidental se adaptaron con éxito varios modelos para su uso como antiaéreos.
El 7 kg tenía un calibre de 7,6 mm y disparaba un proyectil de 6 kg hasta una distancia máxima de 5.400 m. Aunque el 7 kg tenía una capacidad de alto explosivo, su principal tipo de munición era shrapnel, una bomba antipersonal con un contenedor con 263 piezas que, al detonar en el aire por acción de una pequeña carga, difundía una mortífera ola de bolas de plomo o acero sobre el blanco situado inmediatamente por debajo. El shrapnel era muy eficaz en los combates a cielo abierto, pero para actuar detrás de montones de tierra u otro tipo de defensas se requería alto explosivo. En consecuencia, fueron entrando en servicio grandes cañones para realizar esta función.

«Aunque el capitán sabía que su muerte estaba muy próxima, pensó en sus hombres hasta lo último, y cuando el dolor se hizo tan fuerte que no podía soportarlo, pidió que le alejaran para que no se vieran influenciados viéndole u oyendo sus gritos que ya no podía reprimir».

Ya sólo quedaban junto al cañón Dorrell y Nelson, disparando sus últimos proyectiles en medio de la nube de bombas alemanas shrapnel y de alto explosivo. Cuando finalmente se agotó la munición, el cañón «F» enmudeció: Dorrell y Nelson se dejaron caer totalmente exhaustos sobre el cañón. El diario de guerra de la 5.ª Guardia de Dragones relata la escena de devastación: «los caballos habían sido volados, lo cual demuestra la violencia del bombardeo a corta distancia, y en medio de la masacre los 7 kg hacían resplandecer sus terribles fogonazos contra los cañones enemigos». En torno al cañón «F», los muertos y los moribundos se extendían en medio de vainas de munición vacías.

Pero el sacrificio de la Batería L no se produjo en vano, pues el ruido del combate alertó a las otras unidades británicas, incluyendo a la Batería I RHA, que se trasladó en ayuda de los británicos acosados en Néry. Las tornas cambiaron entonces, ya que los alemanes se habían volcado completamente en el asalto de la aldea, por lo que la súbita llegada de los refuerzos británicos les cogió por sorpresa. Un superviviente de la Batería L, narra así la oportuna llegada de la Batería I:

«Dieron la vuelta y no se detuvieron hasta que no estuvieron en un punto situado a unos 2.000 metros. Prepararon los cañones y pasaron a la acción y los que estábamos en la batería L nunca oímos una música más grandiosa que la de las bombas de la batería I que pasaban sobre nosotros».

Los alemanes, totalmente sorprendidos, se retiraron a toda prisa; ocho de sus cañones fueron dejados donde estaban y los otros cuatro fueron trasladados una corta distancia.

Aunque la batalla de Néry fue una acción de pequeña envergadura, sus resultados fueron de gran alcance. La 4.ª División de Caballería alemana tardó varios días en recuperarse y, como esta formación era la responsable de cubrir el flanco externo del avance alemán, su derrota permitió a los británicos retirarse y reagruparse sin ser molestados, preparándose para la gran contraofensiva del Marne. El Capitán Bradbury, el Sargento primero Dorrel y el Sargento Nelson, fueron recompensados con la Cruz de la Victoria (el Teniente Munday fue propuesto). El Teniente Gifford recibió la Legión de Honor y el artillero Darbyshire y el conductor Osborne fueron condecorados con la Medalla Militar. En 1926, en reconocimiento a esta épica batalla, la Batería L pasó a llamarse «Néry».

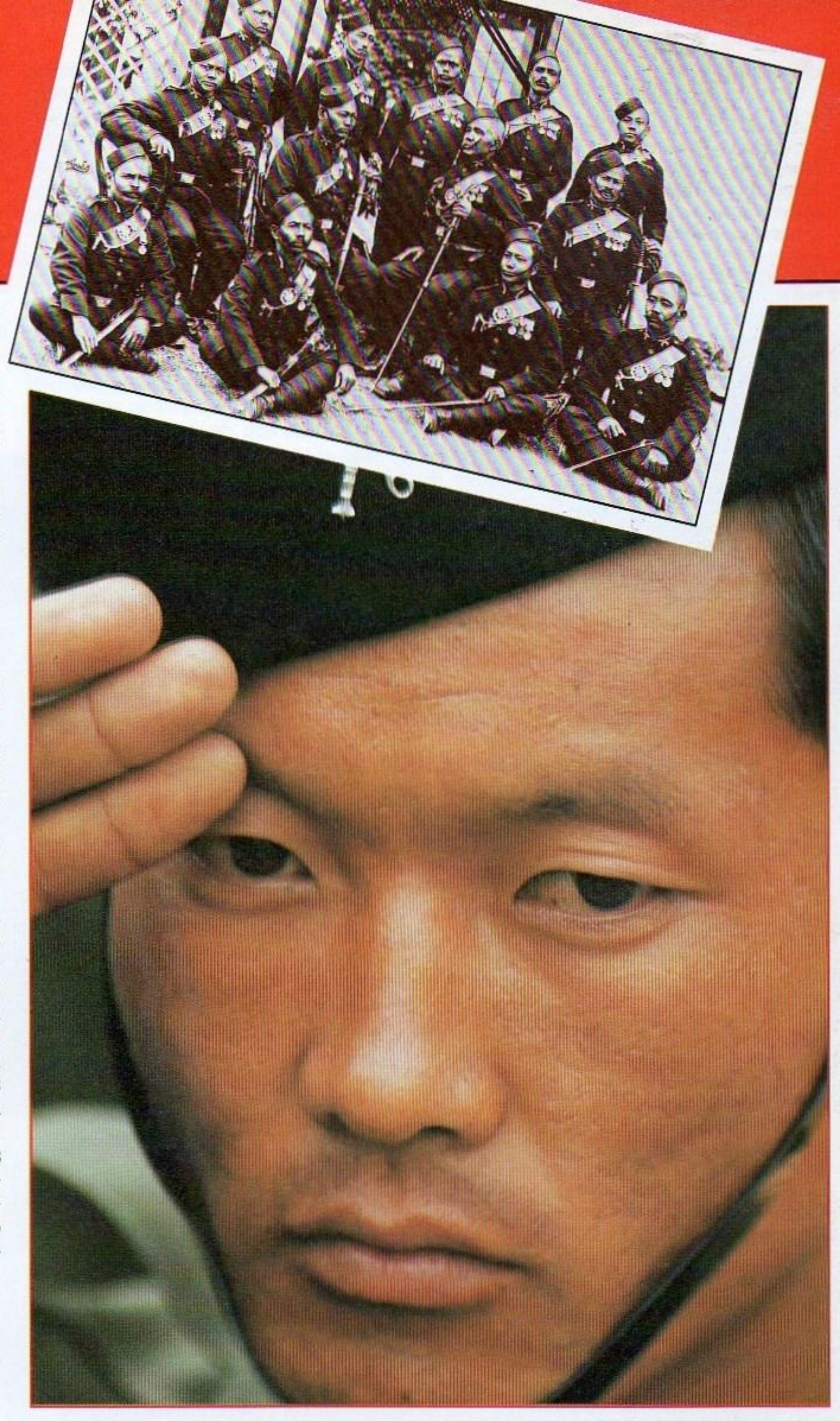
**La Fuerza Expedicionaria Británica, abrumada por la enorme superioridad numérica del ejército alemán, se vio obligada a efectuar una retirada en Mons, en la frontera belga, en agosto de 1914, adoptando nuevas posiciones junto al río Marne. Abajo: una unidad de caballería con lanzas avanza hacia París. Aunque la acción de Néry fue una acción en pequeña escala, permitió al ejército británico librarse de sus perseguidores y preparar una nueva línea de defensa desde la cual poder lanzar un contraataque.**




**HEROES DE NERY**

**El sobresaliente arrojo demostrado por los hombres de la Batería L durante su defensa de Néry fue reconocido mediante la concesión de tres Cruces de la Victoria a los hombres que atendieron el cañón «F»; Capitán Edward Bradbury (arriba a la izquierda), Sargento David Nelson (izquierda) y Sargento primero George Dorrell (derecha).**

**Todos los años, grupos de ilusionados jóvenes descienden desde las aldeas de la montaña del Nepal intentando conseguir una plaza en la prestigiosa Brigada de Gurkhas del Ejército Británico**



La captación en las montañas de Nepal de jóvenes voluntarios para el Ejército Británico de la India antes de 1947, el año de la independencia de la India, o para la Brigada de Gurkhas, después de 1947, nunca tuvo problemas. No obstante, el proceso de reclutamiento desde 1815 hasta después del Motín de la India (1857-59) llegó a ser increíblemente difícil, debido a que el gobierno de Nepal no permitía a los grupos británicos la entrada a su país desde la India. En consecuencia, los reclutadores tenían que operar desde las aldeas fronterizas, con la esperanza de atraer a los jóvenes que pasaban como porteadores a las llanuras indias, consiguiendo su alistamiento. Un lugar favorito eran las ferias, donde, después de unas cuantas bebidas, los jóvenes montañeses resultaban fácilmente convencidos para buscar fama y fortuna en la «Compañía John» (Compañía de la India Oriental). Los reclutadores recorrían su zona a lo largo y a lo ancho, en busca de mozo y, por los testimonios disponibles, apoyados por viejas fotos, puede comprobarse el alistamiento de gran cantidad de montañeses de Garhwal y Kumaon, en la India, simplemente porque en el otro lado de la frontera resultaba imposible encontrar suficientes reclutas nacidos en Nepal.

Finalizado el Motín de la India, las relaciones mucho más amistosas existentes entre los gobiernos británico y nepalí, hicieron posible que el acantonamiento de Gorakhpore, convenientemente situado cerca de la frontera de Nepal, se convirtiera en el centro oficial de reclutamiento de gurkhas. Desde allí, se permitía a los ex-gurkhas que regresaran a sus propias aldeas y convencieran a los voluntarios para que les acompañaran hasta Gorakhpore, en un viaje que podía durar varios días e incluso semanas. Los oficiales británicos instruían a los reclutadores antes de enviarles a Nepal, pero ni siquiera se planteaba la posibilidad de que los británicos se aventurasen a penetrar en este país. Este estricto veto permanecería vigente hasta que se produjo el co-

**Arriba a la derecha: las raíces de una honorable tradición; miembros del 5.° de Fusileros Gurkhas posan para la cámara en los años 80 del siglo pasado. Derecha: un recluta actual vive con las mismas normas de sus antepasados.**

# JOHNNY GURKHA

## NEPAL

**Nepal, la patria de los gurkhas, es un reino independiente que limita al norte con el Tíbet, al este con los estados de Sikkim y Bengala Occidental y al sur y al oeste con la India. Exceptuando una estrecha franja de terreno que corre paralelamente a la frontera sur, básicamente la zona de Terai, Nepal está enclavada en el Himalaya, conteniendo algunas de las montañas más altas del mundo, incluido el Everest. Nepal sigue teniendo una economía fundamentalmente rural, con el 90 por 100 de sus 15 millones de habitantes trabajando en la agricultura. En Terai, con su abundante provisión de agua procedente de las lluvias monzónicas, el principal cultivo es el arroz. En otras zonas se cultivan el maíz, mijo y legumbres. Poco se sabe de la historia antigua de este país: en 1787 los gurkhas entraron en contacto con los británicos en la India. Inicialmente las relaciones eran tensas y las hostilidades se rompieron en 1814, fecha en que los nepaleses intentaron apoderarse de algunas de las zonas administradas por la Compañía de las Indias Orientales. Después de algunos éxitos contra las tropas británicas, los gurkhas fueron derrotados en 1816 y, tras la firma de un tratado de paz, se destacó un enviado británico que fijó su residencia en Katmandú, la capital de Nepal. Al establecerse unos vínculos diplomáticos más estrechos, los británicos, fuertemente impresionados por el valor y la habilidad en el combate demostrada por los gurkhas durante la guerra, empezaron a reclutar a hombres locales para el servicio militar. Aunque las relaciones con el Reino Unido se han visto en ocasiones amenazadas por los avatares políticos del Nepal, la corriente de gurkhas deseosos de ingresar en el ejército británico nunca se secó. Desde la Segunda Guerra Mundial, las autoridades de Nepal han hecho grandes esfuerzos por modernizar el país, cuyas condiciones de vida siguen siendo muy duras en muchos aspectos. Pero con ayuda extranjera han hecho grandes avances en educación, transportes y escolarización, de los que se ha beneficiado la mayoría de la población.**

lapso del régimen de Rana después de terminar la Segunda Guerra Mundial, lo que señaló el final del asilamiento de Nepal. A partir de entonces, las puertas se abrieron para todos, permitiéndose al Reino Unido que estableciera puntos de reclutamiento en suelo nepalés en 1957, 140 años después de que los soldados gurkhas empezaran a servir en el Ejército Británico.

¿Cómo hacían los primeros reclutadores para conseguir que los jóvenes nepaleses abandonaran su hogar en las montañas? Algunos, cuya proporción variaba de unos años a otros, se alistaban con las bendiciones de sus mayores. En tales casos, antes de que el recluta aspirante abandonara su hogar, el padre visitaba al sacerdote local para asegurarse de que el día de la partida era de buenos auspicios. Una vez hecho esto, al muchacho se le dedicaba una emotiva despedida. No era pues de extrañar que muchos reclutas «fallidos» no quisieran volver a casa, por temor al anticlímax de un retorno tan temprano después del sentido adiós de toda la aldea.

Otros se encontraban con la oposición de sus padres ante el alistamiento, teniendo que actuar por su cuenta. Mantenían reuniones clandestinas con el reclutador, que organizaba todos los detalles de citas y fechas. Normalmente, en las primeras horas de la mañana, los jóvenes salían de sus casas y se unían a otros aspirantes, antes de ser conducidos al punto de alistamiento.

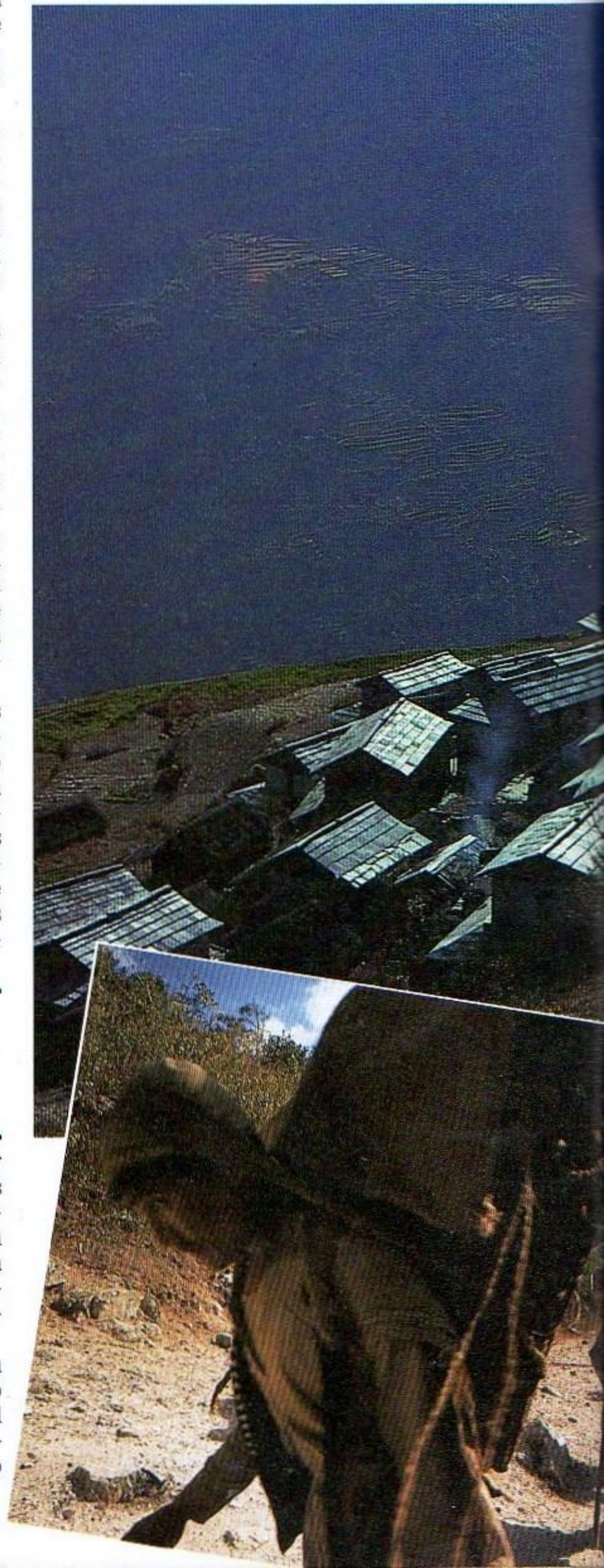
En tiempo de paz, el pequeño número de plazas disponibles hacía que el proceso de selección fuera altamente competitivo, por lo que el reclutador perezoso o ineficaz nunca duraba mucho en el cargo. Aparte de unos modestos honorarios, eran los resultados los que decidían la retribución futura: si ninguno de los aspirantes de su grupo era aceptado para el alistamiento, podía ser que no se le renovara el contrato al reclutador. Hoy, como en el pasado, el reclutador sigue estando en el centro del asunto; él es el que se recorre toda su zona y busca los posibles reclutas. Sin embargo, hoy día no se suele recurrir a las reuniones clandestinas para atraer a los incautos jóvenes con bebidas y otros métodos torcidos, tal como se hacía en el pasado.

Desde 1957, año en que se establecieron centros de reclutamiento en suelo nepalés, el sistema ha sufrido varios cambios. Los reclutadores actúan como una primera criba en todo el proceso de la cadena de reclutamiento, para que después los oficiales gurjas retirados, a los que se llama Oficiales Ayudantes de Reclutamiento, eliminen a todos los que no entren dentro de la categoría de «probables». Lo que no ha cambiado con los años es que las decisiones finales las toman los oficiales de reclutamiento británicos.

**Durante años la brigada ha ensayado varios métodos para que el reclutamiento sea lo más limpio posible**

Esta presencia británica en necesaria, ya que hay grandes presiones sobre los oficiales y suboficiales gurkhas retirados, especialmente los que tienen vínculos de sangre o posiciones influyentes en su aldea o distrito. Por eso se decidió que la difícil decisión de aceptar o rechazar a los jóvenes candidatos fuera adoptada por oficiales que no vivieran en la comunidad.

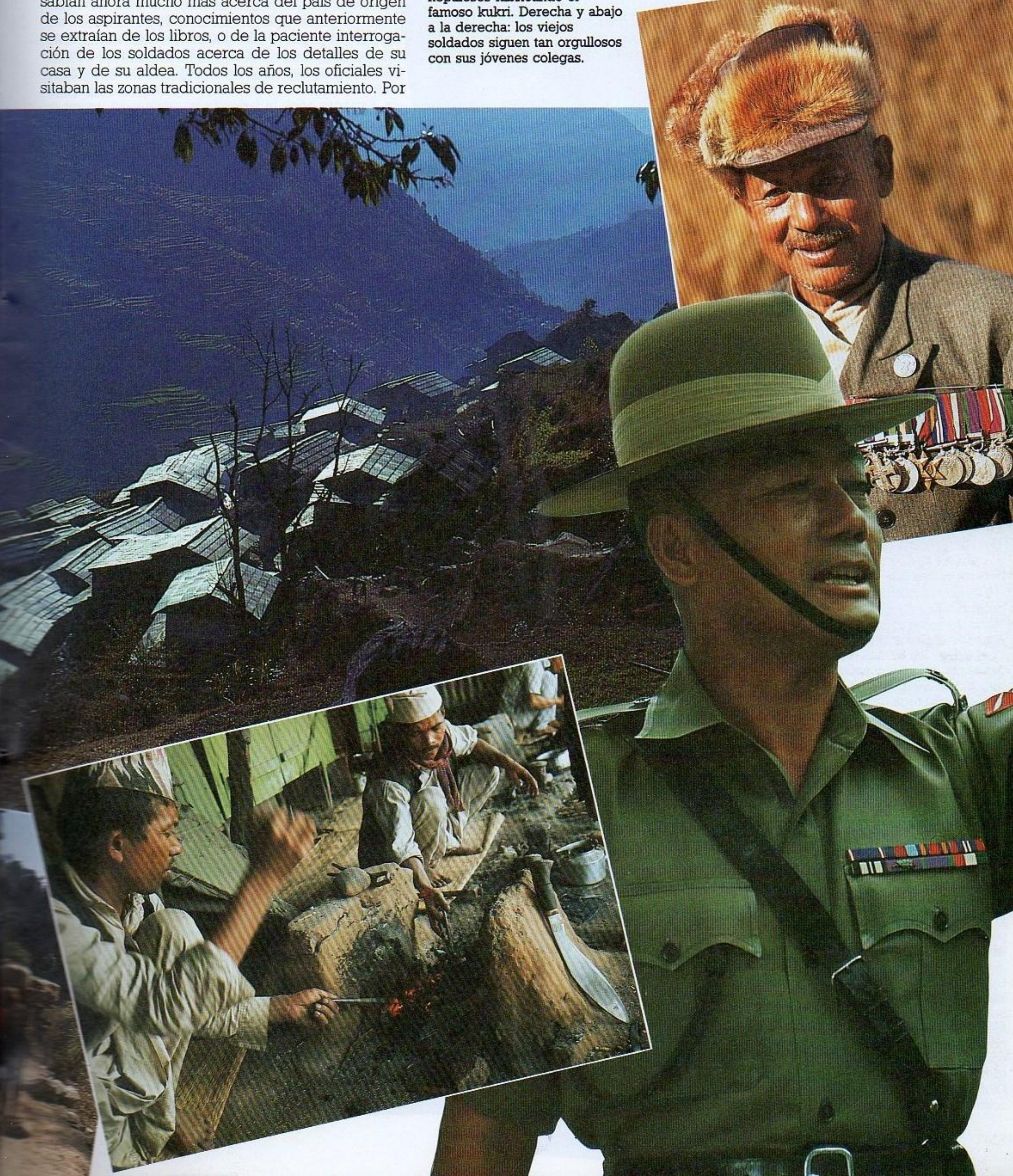
El equipo reclutador tiene que tener los ojos bien abiertos, ya que los aspirantes al alistamiento no siempre practican el juego limpio, pensando que el fin justifica los medios. Hay muchos jóvenes candidatos que intentan engañar al sistema. El artificio más corriente es declarar más edad de la que tienen. Otro obstáculo que algunos intentan saltar es el de los que tienen un peso inferior al mínimo reglamentario exigido, algo que no se puede rectificar con prisas. Un hombre, desesperado porque le alistaran pero ligeramente por debajo en el peso, recibió órdenes de volver al día siguiente. Por la noche se bebió cinco pintas de agua (más de 2,5 litros) y se comió ocho plátanos, de forma que al día siguiente su peso estaba bien. Por desgracia estaba tan hinchado que no fue capaz de extender el pecho para alcanzar la medida reglamentaria. Otro joven aspirante se negó a quitarse los pantalones cuando se le dijo que tenía que pesarse en calzoncillos. Cuando terminaron por convercerle de que no tenía la menor posibilidad de alistarse si no hacía lo que le pe-



dían, empezó a quitarse de mala gana los pantalones; llevaba atadas a los muslos dos grandes piedras, sin las cuales su peso estaría muy por debajo del mínimo exigido. La historia fue un final feliz, ya que al año siguiente fue aceptado, cumpliendo homologadamente las condiciones mínimas de peso.

El traslado a Nepal de los centros de reclutamiento, largamente establecidos en suelo indio, inevitablemente hizo cambiar determinados aspectos del reclutamiento. Por ejemplo, los oficiales británicos sabían ahora mucho más acerca del país de origen de los aspirantes, conocimientos que anteriormente se extraían de los libros, o de la paciente interrogación de los soldados acerca de los detalles de su casa y de su aldea. Todos los años, los oficiales visitaban las zonas tradicionales de reclutamiento. Por otra parte, a medida que iban mejorando las comunicaciones internas del país, se fue haciendo más fácil para el reclutador y sus voluntarios el traslado a uno de los dos puntos de alistamiento: Pokhara en el oeste y Dharan en el este, sin tener que afrontar un viaje de varios días a pie. En algunas zonas se puede viajar por carretera en autobuses civiles o en

**Abajo: una aldea gurkha. Nepal, tierra de rígidos contrastes, tiene la tradición de proporcionar guerreros de los mejores del mundo. Unas condiciones de vida muy rigurosas (abajo a la izquierda) hace a sus hombres muy capaces de soportar los rigores de la guerra moderna. Abajo centro: herreros nepaleses fabricando el famoso kukri. Derecha y abajo a la derecha: los viejos soldados siguen tan orgullosos con sus jóvenes colegas.**



taxi, algunos de los cuales son propiedad de los sindicatos de ex-miembros del servicio.

Un distinguido oficial de reclutamiento decía en una ocasión que el reclutamiento hace aflorar algunas de las peores cualidades de los nepaleses. Esto no es extraño, debido a la presión a la que se ven sometidos los jóvenes que se esfuerzan por ganar una plaza dentro del pequeño cupo anual disponible en la Brigada Británica de Gurkhas. Con una población siempre creciente y un terreno de cultivo que cada vez es más escaso, con la dificultad de encontrar un trabajo bien retribuido incluso para los miembros mejor preparados de la sociedad, no es de extrañar que los padres, hermanos mayores o tíos hagan todo lo posible para que sus muchachos ingresen en el ejército. Durante años la brigada ha ensayado varios esquemas para hacer que el reclutamiento sea lo más limpio posible.

Actualmente cada reclutador traslada su grupo de mozos posibles a unos lugares de reunión preestablecidos, donde son examinados y expurgados por Oficiales Ayudantes de Reclutamiento, todos los cuales son oficiales Gurkhas de la Reina retirados. En una fecha posterior, los reclutadores trasladan úni-

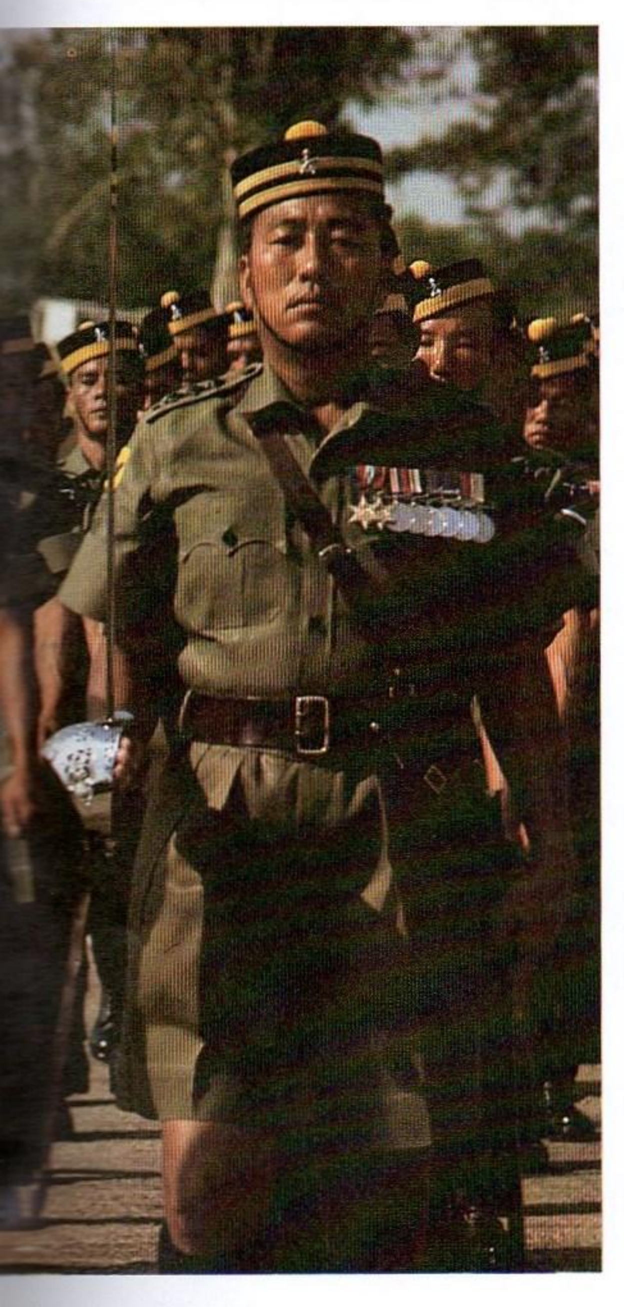


Arriba: el principio del largo y para muchos frustrante proceso de selección. Un joven recluta hincha su pecho para intentar cumplir las exigentes condiciones de ingreso en la Brigada de Gurkhas. Extremo derecha: un desfile al comienzo del servicio de los gurkhas en el ejército británico. Unos cuantos hombres, como el comandante Harkasine Rai (derecha) del 6.º de Fusileros Gurkhas, pueden llegar a acumular varios ascensos.

camente a los voluntarios preadmitidos hasta el punto de alistamiento. En la actualidad está muy asumido que no se gana nada intentando engañar a un reclutador, ya que éste no puede llevar a los centros de alistamiento a nadie que no haya pasado favorablemente el examen de los Oficiales Ayudantes de Reclutamiento.

En el centro de alistamiento, el proceso de selección dura cuatro días y medio, examinando el carácter de cada joven y sus reacciones psíquicas y mentales. Es éste un cambio muy significativo con respecto a los métodos tradicionales, según los cuales si un mozo tenía buen aspecto y venía del sitio correcto, era aceptado, sin preocuparse para nada de sus logros escolares que, en aquellos días, no le servían gran cosa.

En la actualidad, los posibles reclutas pasan por una serie de pruebas y exámenes de selección que incluyen el estudio de su ascendencia demostrada documentalmente; pruebas de inteligencia realizadas dos veces: nagri (escritura nepalí); pruebas de letras y de numeración; examen físico realizado por oficiales de reclutamiento británicos y gurkhas, con una carrera de 1.500 m y exploraciones audioléctricas; entrevistas con oficiales de reclutamiento británicos y gurkhas y, finalmente, la selección final por el oficial británico responsable del reclutamiento.



Cuando finalmente se hace la última selección y se publican los resultados, invariablemente se producen escenas emotivas, con los afortunados gritando alegremente, mientras que los candidatos rechazados se muestran abatidos por el disgusto. No es raro ver a los jóvenes rechazados limpiándose las lágrimas mientras sus reclutadores intentan consolarles. Todos los jóvenes rechazados reciben una cantidad en metálico para cubrir los gastos de su viaje de vuelta a casa. No todos regresan a sus aldeas: algunos se encaminan a la oficina de reclutamiento del Ejército Gurkha de la India, mientras que otros se buscan un trabajo en la India, incluso en condiciones que muchas veces son peores que las de su propio país. Los que son muy jóvenes suplican a su reclutador que les permita intentarlo otra vez al año siguiente; un puñado de ellos lo consiguen.

En las aldeas de montaña, un número siempre decreciente de veteranos de la Segunda Guerra Mundial, se complace en contar historias acerca del reclutamiento durante la época de la gran necesidad británica. Los 20 batallones regulares que habían en tiempo de paz, se doblaron y casi se triplicaron, convirtiéndose en 55 batallones antes de que terminara la guerra en Extremo Oriente en otoño de 1945. De las innumerables aldeas y caseríos surgía una corriente de jóvenes voluntarios. Durante una corta época, la demanda casi superaba a la oferta. «En mi aldea no había jóvenes. El trabajo del campo lo hacían las mujeres, ayudadas por los ancianos y los niños». Este comentario de un viejo pensionista, refleja la situación existente en numerosas aldeas nepalesas.

Con el diferente tipo de entrenamiento que tiene que sufrir el soldado en el moderno ejército británico, es fundamental que los reclutas gurkhas sean capaces de absorber una masa de educación, instrucción militar y otros conocimientos, en un tiempo mucho menor que en los años pasados. Por ejemplo, los reclutas que quieran ingresar en cuerpos especiales (señales, ingenieros o transportes) tienen que empezar su propio entrenamiento particular a los pocos meses de enrolarse en el ejército. Naturalmente esto significa que los oficiales de reclutamiento ya no pueden aceptar aspirantes analfabetos.

Por desgracia, durante el curso básico para los reclutas, la moderna brigada no tiene tiempo para educar a los que no sepan leer o escribir, de modo que las plazas son ganadas por los que han podido ir a la escuela en Katmandú, Pokhara o en el Terai, la llanura que separa la India de Nepal.

Con los años ha habido varios cambios significativos en los métodos de reclutamiento, pero hay algo que sigue siendo hoy tal como era en 1815: los voluntarios que quieren alistarse siempre superan en número el pequeño cupo anual de plazas existentes en la Brigada británica de Gurkhas. La prestación de servicios en el ejército británico es algo muy cotizado, habiendo no menos de 15 aspirantes por plaza, muchos de los cuales están muy por encima de los mínimos requeridos para el ingreso y tienen que regresar a sus casas.

En cuanto a la razón de que haya tantos aspirantes por cada plaza, la explicación ya más allá de que se trata de un empleo ciertamente bien pagado para los sueldos nepaleses. Un ministro del gabinete nepalés, Harka Gurung, cuyo padre y sus dos hermanos mayores fueron soldados gurkhas de la Corona Británica, manifestaba su opinión con estas palabras: «en mi clan, los Gurungs, siempre ha gustado servir con los británicos ya que se ganaba categoría sobre la base del mérito y la bravura y no por el status social o la posición».

## PROMOCION

**La selección y los cursos de adiestramiento realizados en Nepal y en Hong Kong, aunque cruciales, no son más que el comienzo de la carrera del gurkha dentro del ejército británico. Hay muchos hombres que sirven en su regimiento hasta 30 años, pudiendo ganar ciertos beneficios después de tan prolongado servicio. Durante la segunda etapa de servicio de un gurkha, puede ser elegido para su promoción al rango de suboficial, lo que le supone un gran prestigio y unos efectos económicos. Los que no lo consiguen suelen renunciar al terminar la segunda etapa. No obstante los que son promovidos suelen alistarse de nuevo y entran en clasificación para su nuevo ascenso al rango de Oficiales Gurkhas de la Reina (QCO).**

**El ser un QCO implica mayores ventajas. Aparte de una paga mayor y una pensión mayor de retiro, se permite a los hombres tener a sus familias con ellos y sus hijos pueden acceder a algún tipo de educación moderna.**

**Algunos hombres, muy pocos, normalmente los que tienen un excepcional dominio del idioma inglés, el rango de QCO les brinda una oportunidad de convertirse en uno de los dos Oficiales de Ordenes de la Reina. Anualmente se eligen dos gurkhas destacados para escoltar a la Reina en ceremonias y actos formales.**

**Aunque sólo unos cuantos gurkhas llegan a los grados más altos, casi todos adquieren un cierto grado de distinción. A los 18 años de servicio se adquiere la cualificación para la Medalla de Buena Conducta y Servicio Prolongado. Es tal la calidad de la selección inicial y de los cursos de entrenamiento, que hay muy pocos gurkhas que no ganen esta recompensa.**

# LA CALLE DE LAS BOMBAS

**En 1982, los reactores de la Fuerza Aérea Argentina atacaron al Grupo de Combate británico en el Estrecho de las Malvinas, una franja de agua que pronto fue conocida como «la calle de las bombas»**

Durante la Guerra de las Malvinas en 1982, las misiones de los Exocet de la Marina Argentina acapararon la atención del mundo entero, por ser la primera vez que se utilizaba en combate misiles de vuelo rasantes (sea-skimmers). Sin embargo, de los seis buques británicos hundidos y 11 averiados durante la guerra, sólo tres fueron alcanzados por los Exocet. Los otros 14 fueron alcanzados, algunos más de una vez, por pilotos que volaban en reactores rápidos no muy sofisticados y casi obsoletos, cargados con bombas de hierro. La mayoría de los pilotos de la Fuerza Aérea Argentina (FAA) no sólo no habían sido entrenados para atacar barcos, sino que además lanzaban bombas de surplus, el 75 por 100 de las cuales no hizo explosión. A la vista de esto y del denso entorno antiaéreo en el que operaban los pilotos de las FAA, sus éxitos constituyeron un auténtico shock para los defensores británicos.

De todas las unidades argentinas que participaron, la que más triunfos cosechó fue con diferencia el Grupo 5, con aviones A-4P Skyhawks (versión reconstruida del A-4B), con los Escuadrones de Caza IV y V dependientes de la V.ª Brigada Aerea. La unidad tenía habitualmente su base en Villa Reynolds, en el centro de Argentina, cerca de la frontera con Chile; en la víspera de la ruptura de las hostilidades se trasladaron a Río Gallegos, en la costa, donde los pilotos de los Skyhawks de la Marina impartieron a sus colegas de la Fuerza Aérea un curso intensivo acerca de la manera de atacar a los buques en la mar. Hasta ese momento, el único entrenamiento tác-




## FUERZA AEREA ARGENTINA

**En mayo de 1982, las FAA (Fuerzas Aéreas Argentinas), mandadas por el General Lami Dozo, eran una de las fuerzas aéreas más poderosas de América del Sur, con un total estimado de 143 aviones de diversos tipos. Había desde cazas, cazabombarderos y bombarderos de medio alcance, hasta aviones de ataque de corta distancia, aviones de reconocimiento, transportes, helicópteros y aviones de apoyo. Dentro de la lista había 46 Skyhawks. Durante el conflicto de las Malvinas, la FAA estaba organizada en cuatro Mandos: Operaciones Aéreas, Regiones Aéreas, Personal y Material. El orden de combate para el conflicto se articulaba en siete Grupos: los Grupos 4 y 5 volaban en Skyhawks, los Grupos 6 y 8 en Mirage III y Daggers de las Industrias Aéreas Israelíes (copiados del Mirage V), el Grupo 3 operaba con aviones Pucará de ataque terrestre a partir de bases en las Malvinas y los Grupos 1 y 2 estaban equipados con aviones de reconocimiento Boeing 707 y Gates Learjet 35A, transportes y tanques Hércules y bombarderos Canberra B-26.**
**Las principales bases desde las que FAA lanzó las operaciones contra los británicos fueron Río Gallegos, Río Grande y Comodoro Rivadavia. Estas bases, situadas en el sur de Argentina, estaban a no más de 950 km de las Malvinas y todas contaban con pistas de una longitud mínima de 2.300 metros.**
**Arriba: la insignia de la V.ª Brigada Aérea.**

**Abajo: mientras las tropas británicas descargan suministros en la cabeza de playa de San Carlos, un buque del grupo de combate escapa por poco a una bomba argentina. Abajo a la izquierda: una línea de Skyhawk preparada para el combate. Abajo a la derecha: un A-4 rodando por la pista de Río Gallegos. Derecha: un piloto argentino de Skyhawk eleva sus pulgares mostrando su confianza mientras espera que se le dé la señal de partir.**

tico que habían recibido las tripulaciones de la FAA había estado basado en la posibilidad de una guerra fronteriza con Chile, la nación considerada por los servicios de inteligencia argentinos como la mayor amenaza para la seguridad nacional.

El 1 de mayo, primer día de combates, los Mirages de la FAA y los Sea Harriers se enfrentaron en el aire mientras los Skyhawks del Grupo 5, junto con los Daggers, Canberras y otros A-4 atacaban a los buques británicos del Grupo de Combate totalmente por sorpresa. Ese día fueron despachados de salida un total de 12 Dagger, seis Canberras y 28 Skyhawks, además de otros 10 Mirages para cobertura aérea. Al final de ese mismo día 1 de mayo, estaba claro que los argentinos no iban a ser una amenaza en cuanto a la superioridad aérea, pero que era bastante probable que alcanzaran a los buques británicos.

El 12 de mayo, poco después de mediodía, el Grupo 5 envió dos grupos de A-4 desde Río Gallegos para atacar a los buques británicos que estaban bombardeando el campo de aviación de Stanley. El grupo de cabeza se encontró al destructor *Glasgow* y a la fragata *Brilliant* esperándoles. El HMS *Brilliant*

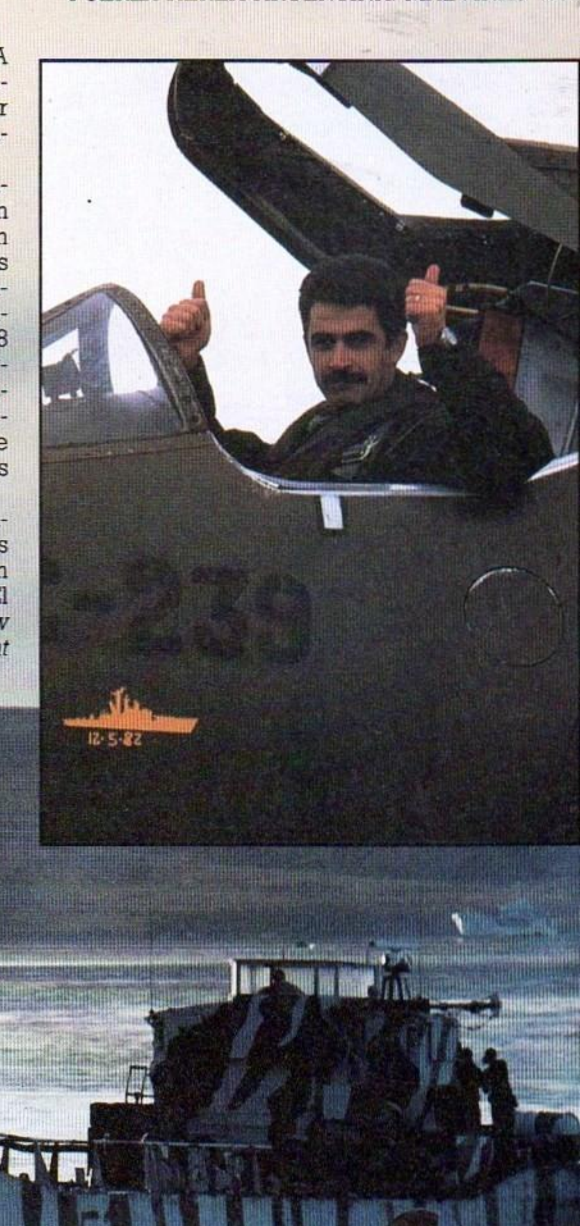


Foto principal: una vista engañosamente calma y pacífica del grupo de combate. Los barcos podrían aparecer como presa fácil para los pilotos atacantes pero en cuanto se acercaban, un intenso fuego antiaéreo y de misiles se oponía a todo su entrenamiento y bravura. A pesar de esto, los buques británicos se vieron en algunos momentos con muy graves aprietos (derecha). Abajo a la derecha: un Skyhawk del Grupo 5 con tres bombas de 250 kg se abastece de carburante de camino a la «calle de las bombas».

lanzó misiles Sea Wolf contra los atacantes derribando a los tenientes Bustos y Nivoli. El Teniente Ibarlucea se estrelló en el mar cuando intentaba evitar un misil. Cuando desaparecía el cuarto Skyhawk del primer grupo, apareció el segundo, encabezado por el Capitán Celaya, dirigiéndose contra el *Glasgow*. El número 4 se dirigió entonces contra el *Brilliant*.

Nuevamente se prepararon para el combate los operadores de Sea Wolf a bordo del *Brilliant* pero, en el momento crítico, se produjo una avería técnica del sistema, con lo que se quedaron sin defensa de misiles. Los marineros contemplaban impotentes el rápido acercamiento del Skyhawk que soltó sus bombas: éstas chocaron en el agua, rebotaron sobre la fragata y volvieron a caer al mar por la otra banda.

Aunque Celaya esperaba encontrarse con misiles, no podía ver ninguno en vuelo, pero sí alcanzaba a oír las explosiones de las bombas antiaéreas. Junto con los dos aviones que le seguían inmediatamente, cargó contra el *Glasgow* y lanzó sus bombas. El Teniente Fausto Gavazzi gritó por la radio: «¡Viva la Patria! ¡Le he dado, estoy seguro de que le he alcan-




**El Grupo 5 de la Fuerza Aérea Argentina, operando con aviones de ataque Douglas A-4 Skyhawk desde la base de Río Gallegos, se distinguió en las acciones contra el grupo británico de combate, dañando o hundiendo siete barcos. Los pilotos argentinos se ganaron una gran reputación de valor y entrega, lanzando ataques a gran distancia armados sólo con un cañón y bombas «de hierro».**



zado!» La bomba de 500 kg de Gavazzi chocó con el *Glasgow* hacia su mitad, atravesó su casco y salió por el otro costado, haciendo explosión en el mar varios segundos después de que el buque estuviera ya fuera de peligro. En su recorrido dentro del buque, la bomba no alcanzó a ninguna parte vital; chocó con una botella de aire a alta presión sin que ésta se rompiera y a continuación con un tanque de combustible, sin que se iniciara un incendio.

## El 21 de mayo se lanzó finalmente el desembarco anfibio británico sobre la Malvina Oriental

Cuando los A-4 supervivientes pasaban por Goose Green de vuelta a sus bases, los cañones antiaéreos argentinos abrieron fuego contra los aviones que venían del este. El avión de Gavazzi fue alcanzado, girando sobre sí mismo y estrellándose con su piloto todavía a bordo. Los Skyhawk descendieron entonces hasta unos pocos metros sobre el agua. Los pilotos estaban aprendiendo que, independientemente de quien dispara, si querían sobrevivir tenían que volar muy bajo y a máxima velocidad. La sal se acumulaba en sus parabrisas hasta el punto de que se hacía imposible ver lo que había delante. El Teniente Vázquez, único superviviente del ataque del grupo de cabeza sobre el *Brilliant* tenía casi toda la parte superior de su carlinga cubierta con sal y en el aterrizaje su avión se salió de la pista. Había sido un día muy duro para el Grupo 5: se perdieron cuatro aviones con sus pilotos, un avión se averió en el aterrizaje y otro sufrió daños en el combate.

Los hechos del 12 de mayo demostraron que el Sea Dart, el único sistema de misiles antiaéreos que montaban el *Glasgow* y sus destructores gemelos de la clase 42, aunque era eficaz contra blancos a gran altura, lo era bastante menos para aviones que se aproximaban en vuelo rasante: además estaba claro que los pilotos argentinos, que habían estado haciendo ejercicios de ataque contra sus propios destructores de la clase 42, conocían esta limitación. Ocurría además que los radares de control de tiro de los destructores de la clase 42, cuando se utilizaban en la adquisición de blancos aéreos a baja altura, sufrían considerables retornos de ecos del mar, el llamado «clutter», con lo cual la precisión del tiro del cañón de 4,5 pulgadas se deterioraba considerablemente. Los misiles Sea Wolf del HMS *Brilliant* habían demostrado que, cuando funcionaban adecuadamente, eran extremadamente eficaces contra los aviones en vuelo rasante: pero como muchos otros sistemas controlados por ordenador, eran susceptibles de «arrugarse» en el momento más inoportuno. En vista de las difíciles situaciones vividas por el *Glasgow* y el *Brilliant*, el comandante británico, Almirante Sandy Woodward, decidió que no habría más bombardeos navales de la base aérea de Puerto Stanley y durante las horas de luz diurna.

El 21 de mayo se lanzó por fin el desembarco anfibio sobre la Malvina oriental desde un grupo de buques británicos sobre la Bahía de San Carlos. En 1,5 km de anchura y 6 km de longitud, la ensenada formaba una estrecha franja rodeada de colinas por

ambos lados, excepto por el suroeste y a la entrada por el noroeste; esto constituía una protección natural contra los ataques aéreos. La primera fuerza de ataque lanzada desde el continente iba mandada por el Comandante Carlos Martínez, que envió seis Daggers del Grupo 6 a una misión de reconocimiento armado. La siguiente fuerza eran cuatro A-4 del Grupo 5, mandados por el Capitán Pablo Carballo. Los Skyhawks tuvieron problemas desde el principio. Tenían una cita con un tanque KC-130 procedente de la costa argentina, pero uno de los tanques fue incapaz de repostar gasolina y tuvo que volverse atrás. Más tarde, otro de los aviones no consiguió transferir el carburante de uno de sus tanques desechables y tuvo que abortar la operación.

Los dos Skyhawks que quedaron siguieron volando, atravesaron la Malvina Occidental por el centro y entraron en el estrecho de las Malvinas. En el canal descubrieron un gran barco ante ellos; de he-




Arriba: El Skyhawk A-4P. Esquina superior izquierda: una tripulación argentina «dedicando» una bomba, dentro de una antigua tradición argentina. Esta bomba lleva el nombre del Príncipe Andrés. Izquierda: colocación de las bombas a un Skyhawk antes de una misión. Abajo: dos pilotos del Grupo 5, el Teniente Fausto Gavazzi (derecha) que fue derribado por su propio fuego antiaéreo el 12 de mayo y el Alférez Alfredo Vázquez, que cayó víctima de un Sea Harrier del Escuadrón 800 el 8 de junio. Derecha: el HMS *Exeter* lanzando un Sea Dart.

cho era el carguero argentino *Río Caracaña*, que estaba allí abandonado después de un ataque de los Sea Harriers cinco días antes. Carballo pasó al ataque, pero vio que no se trataba de un barco de guerra y que además probablemente era un barco propio. Carballo disminuyó su velocidad, pero el Alférez Carmona, que volaba tras su ala, estaba tan ocupado concentrándose en el ataque, que pasó barriendo y lanzó sus bombas. Tras ordenar a Carmona que regresara a la base, Carballo avanzó solo por el borde oriental del estrecho. Carballo describía así su avance:

«Yo estaba pasando rápidamente sobre las pequeñas bahías y entradas al mar cuando de repente, al entrar en la bahía de Ruis Puente vi ante mí a una fragata. Mi primer pensamiento fue que no era tan grande como me la había imaginado. Entonces pasé al ataque. Al acercarme, casi rozando el agua para evitar ser detectado por el radar, la fragata se fue haciendo cada vez más grande».

A bordo de la fragata *Ardent*, la primera indicación que se tuvo de que algo estaba ocurriendo, fue un grito procedente del puente, «¡Avión acercándose!». Venía por el suroeste a 4.000 metros, sobre la tierra y directamente contra el buque. Carballo se aproximaba directamente contra la proa del barco. El comandante del *Ardent*, Alan West, ordenó virar y dar avante a toda máquina.

El A-4 pasó como un rayo sobre el buque en el momento en que estaba empezando a virar. El cañón de 4,5 pulgadas no tenía tiempo de enganchar al Skyhawk y la única arma con la que podía abrir fuego era la Derlikon de 20 mm. Las dos bombas lanzadas por Carballo cayeron fuera del barco, una demasiado corta y la otra demasiado larga. El piloto argentino se dejó caer hasta casi tocar el agua, viró y voló a lo largo del estrecho. Alan West y su tripulación tuvieron una experiencia de primera mano de cuán rápidamente pueden cambiar las cosas cuando la suerte se inclina a uno u otro lado.

Ese mismo día, más tarde, las FAA lanzaron otro ataque. Una fuerza de A-4 se acercó por el norte de la isla, llegando el estrecho de las Malvinas sin problemas. Seis aviones se dirigieron contra el HMS *Argonaut* que fue alcanzado por dos bombas de 500 kilos. Una de las bombas penetró en el casco, justo por encima de la línea de flotación entre la sala de calderas y la sala de máquinas, destruyendo varios tubos de vapor, haciendo explosionar una caldera y destruyendo parcialmente la transmisión del timón. La otra bomba hizo impacto por debajo de la línea de flotación, atravesando un par de tanques de combustible, un compartimento de sonar y terminando en un pañol de Sea Cats, haciendo explosionar a dos misiles y matando a dos tripulantes. Aunque las dos bombas originaron explosiones secundarias, ninguna de las dos hizo explosión, si bien el ataque dejó al *Argonaut* en muy mala situación, con los dos motores y el timón fuera de servicio.

A las 14,45, nuevos aviones pasaban al ataque de los barcos de guerra y los transportes. El *Brilliant* fue bombardeado por los A-4, produciéndose 20 impactos de sus cañones en la cámara del radar de la dirección de tiro. Uno de los controladores resultó herido en el estómago y otro que estaba hablando con los pilotos de Sea Harrier Sharkey Ward y Steve Thomas, fue herido en un brazo. Los pilotos de los cazas británicos se trasladaron a su posición sobre la Isla Pebble, para caer sobre los atacantes en su viaje de retorno.

## SKYHAWK

**El avión de ataque monoplaza Douglas A-4 Skyhawk estuvo en continua producción durante unos 26 años (1954-1979) habiendo actuado en combate en numerosos conflictos, incluyendo el de Vietnam, con la marina y la infantería de marina norteamericana, Oriente Medio, con la fuerza aérea de Israel y las Malvinas, con las FAA. Una de las características principales del Skyhawk fue su capacidad de incorporar cambios en su diseño para ir adaptándose a la faz cambiante de la guerra en el aire. En su larga historia se han producido 23 variantes operativas sobre el modelo original. El avión que voló en el Grupo 5 de las Malvinas era la variante A-4P que apareció en 1965. El A-4P era de hecho una versión reconstruida de la variante A-4B. El A-4P tenía una velocidad máxima de 575 nudos volando a baja altitud y aunque su alcance operativo era limitado comparado con otras versiones posteriores, iba equipado con una unidad de reaprovisionamiento en vuelo y podía utilizar tanques desechables para aumentar su radio de acción. Su armamento consistía en dos cañones MK 12 de 20 mm montados en el nacimiento de las alas, pudiendo además llevar en circunstancias operativas normales 2 bombas de 500 kg o cuatro de 250 kg. En 1982, aunque era un avión casi obsoleto para los modernos estándares, el Skyhawk todavía representaba una amenaza muy seria para los buques del grupo de combate británico.**




## EL DILEMA DE LOS BOMBARDEROS

Aunque era evidente que la mayoría de las bombas argentinas no iban a detonar, los pilotos de la FAA se enfrentaban ante un dilema. Podían lanzar sus bombas desde una altura de 200 a 300 pies y afrontar casi con seguridad una muerte cierta por los misiles de los buques, o bien podían evitar los misiles volando por debajo de 50 pies y lanzar su cargamento en el último instante. No obstante, si hacían esto último, las bombas chocarían contra sus blancos antes de que transcurrieran los dos segundos necesarios para el armado inicial del sistema. Técnicamente era muy sencillo hacer que una bomba estuviese operativa nada más desprenderse del avión, pero esto significaba también que en los ataques a baja altura los aviones podían ser destruidos por sus propias bombas. Había además otro problema: incluso si el rearmado de la bomba se producía correctamente antes del impacto con el barco de guerra, quedaba la cuestión de qué retardo introducir en la espoleta de tiempo, entre el momento del impacto y el de la detonación. Si se ponía un retardo muy corto del orden de un cuarto de segundo, para evitar la nube producida por el avión anterior, los aviones siguientes tenían que atacar por lo menos con un intervalo de 25 segundos. Para atacar con intervalos más cortos, arrollando a las defensas, la detonación de las bombas tenía que retardarse entre 12 y 30 segundos, de forma que el último avión hubiera pasado antes de que hiciera explosión la primera bomba.



**Extremo izquierda: un técnico argentino de armamento preparando una bomba. Izquierda: el Grupo 5 celebra lo que cree que fue una victoria sobre el HMS *Glasgow* tras una salida el 12 de mayo. En realidad, cuando la bomba alcanzó el buque, lo atravesó limpiamente, e hizo explosión en el agua sin causar mayores daños. Izquierda abajo: el Teniente Coronel Rubén Zini posa ante el Skyhawk desde el que condujo los ataques contra el grupo de combate el 25 de mayo. Foto principal: el HMS *Antelope* desaparece bajo las olas, víctima de un bombardeo de la FAA. Foto pequeña: el Teniente Luciano Guadagnini que, segundos después de atacar al *Antelope*, fue alcanzado por un misil británico.**

Cuatro A-4 del Grupo 5 intentaron atacar a los barcos que estaban atacando en la Bahía de San Carlos. Los pilotos argentinos se encontraron con que las tierras altas que rodeaban la zona de fondeo dificultaban la visión durante la aproximación, obligándoles a atacar a los barcos independientemente de su posición, nada más coronar la última colina. Tal como recordaba el Alférez Marcelo Moroni, «en la bahía había ocho o nueve barcos. En el momento en que nos vieron abrieron fuego con todo lo que tenían. Dos de los Skyhawks se lanzaron sobre una fragata y otros dos contra otro buque. Yo era el último de los cinco». Todos los A-4 lanzaron sus bombas y se volvieron hacia Río Gallegos; sólo uno de los aviones sufrió ligeros desperfectos por el fuego de armas ligeras. Otros A-4 del Grupo 5 se lanzaron al ataque del *Ardent*, que ya había sido víctima de una bomba lanzada por un Dagger del Grupo 6, habiendo puesto proa al estrecho de Grantham. Los aviones argentinos venían en dos grupos, abriendo fuego de sus cañones a medida que se aproximaban. El buque se vio inundado de bombas, la mayoría de las cuales no hicieron explosión, pero hubo dos de ellas que causaron graves daños en la popa. El *Ardent* estaba ahora pasándolo muy mal.

El ataque final lanzado contra el *Ardent*,corrió a cargo de los A-4Q de la 3.ª Escuadrilla de Ataque de cazas navales, que consiguió lanzar dos bombas Snakeye de 250 kg sobre la popa del buque. El *Ardent* se estaba escorando y hundiendo lentamente. El Comandante Alan West pidió al *Yarmouth* que viniera a acercar su popa contra el *Ardent*. Siguiendo la tradición marina, West fue el último hombre en abandonar su buque. Habían muerto 22 miembros de la dotación del buque y otros 30 estaban heridos. Seis horas después se hundía el *Ardent*, después de recibir siete bombas de 500 y 250 kilos que hicieron explosión.

A pesar de estos éxitos, la falta de adiestramiento argentino en combate era muy evidente: no tenían tácticas de apoyo mutuo con cañones o misiles en caso de que atacasen aviones enemigos. El Teniente Coronel Rubén Zini, del Grupo 5, escribía: «Se nos dieron instrucciones de evitar a los cazas enemigos y escapar solos a baja altura. Cada uno por su cuenta».

El 23 de mayo, el HMS *Antelope* fue atacado por los Skyhawks del Grupo 5. El Teniente Filipini golpeó en un mástil con su tanque desechable, perdiendo una aleta. El Teniente Luciano Guadagnini, nada más lanzar sus bombas, fue atacado por un Sea Wolf del HMS *Broadsword* y posiblemente por un Rapier lanzado desde tierra. El avión se convirtió en una bola de fuego, estrellándose contra el agua: Guadagnini resultó muerto. Con dos bombas en su interior y un mástil destrozado, el *Antelope* se dirigió al extremo más alejado de la bahía de San Carlos. Esa noche, una de las bombas hizo explosión y la fragata se hundió.

Después de unos cuantos ataques en la mañana del 25 de mayo contra la zona de desembarco de San Carlos, las FAA volvieron por la tarde con gran decisión. Rubén Zini conducía seis Skyhawks del Grupo 5 desde Río Gallegos, para atacar los buques de guerra situados en la isla Pebble. Zini y su seguidor se dirigieron contra el *Broadsword*, que consiguió engancharlos con su radar y esperó a que estuvieran a distancia de tiro de sus misiles Sea Wolf. Al mismo tiempo, el Comandante Neil Thomas conducía un par de Sea Harriers del Escuadrón 800 que acababan de llegar de patrulla. Thomas aceleró al máximo y estaba entrando en picado para interceptar a los atacantes, cuando antes de que pudiera estar en posición de hacer fuego, recibió orden de suspender la persecución y no seguir al enemigo a la zona que iba a ser batida por los misiles.

Los dos Sea Harriers se retiraron, pero en este momento crítico el radar de guiado de misiles del *Broadsword* se desenganchó, con lo que era imposible el lanzamiento. Sin ninguna oposición, los A-4 siguieron avanzando y lanzaron sus bombas. Tres de ellas cayeron en el mar, pero la cuarta chocó con la popa del buque, barrió la cubierta de vuelo, arrancó parte de la nariz del helicóptero Lynx y continuó su recorrido hasta caer en el mar por el otro lado sin hacer explosión.

Había un segundo par de Skyhawks, pilotados por Jorge Neuvo y su jefe, que estaban a unas 10 millas del HMS *Coventry* y se acercaban a toda velocidad. Nuevamente se pusieron en movimiento los Sea Harriers para interceptarlos y nuevamente el *Broadsword* hizo una adquisición radar para el misil Sea Wolf. Y también nuevamente los cazas británicos recibieron órdenes de abandonar la caza. El *Coventry* lanzó un Sea Dart contra los aviones que se aproximaban pero erró el tiro, fallando también en sus disparos con su cañón de 4,5 pulgadas. El *Broadsword* estaba a punto de lanzar sus Sea Wolf cuando de repente el *Conventry* maniobró para dificultar la maniobra de la fuerza atacante, presentando su través, con lo que se interpuso entre los aviones atacantes y el radar de guiado de los misiles y nuevamente se rompió el enganche del radar de control de misiles. Neuvo vio que tres de las bombas alcanzaban al buque y los aviones se alejaron del blanco.

Hasta el 8 de junio siguiente no se produjeron más ataques de importancia contra buques británicos. Cinco Skyhawks del Grupo 5, tras buscar en vano unos objetivos en Fitzroy, dieron la vuelta y empezaron el viaje de regreso. De repente, el piloto de cabeza de la formación oyó una llamada de uno de los aviones que cerraban la marcha: «¡Ahí están los barcos!» En la distancia se adivinaban débilmente las siluetas de los buques de desembarco. La formación atacó al *Sir Galahad* y al *Sir Tristram*. Lanzaron las bombas y el *Sir Galahad* se incendió al explosionar las bombas; también el *Sir Tristram* se incendió. En total murieron 51 hombres y 46 resultaron heridos, siendo ésta la peor pérdida individual infligida a las fuerzas británicas durante el conflicto.

Los pilotos de los cazabombarderos argentinos demostraron fehacientemente su bravura, volando en unos aviones casi obsoletos e inadecuados, armados con bombas de hierro, llegando a penetrar las sofisticadas defensas de misiles y causando graves daños, en algunos casos fatales, a los modernos barcos de guerra. Sin embargo, aunque se mostraron como aviadores competentes, ésta era su primera guerra y su táctica era pobre.

La unidad que más triunfos consiguió en la lucha antibuque fue el Grupo 5, cuyos Skyhawks A-4 causaron daños mortales el *Coventry* y al *Sir Galahad*, probablemente lanzaron también las bombas que causaron la pérdida del *Antelope*, alcanzaron al *Ardent* y al *Broadsword* e infligieron graves daños al *Glasgow* y al *Sir Tristram*. En el curso de sus acciones, el Grupo 5 perdió 10 aviones y nueve pilotos.



## TROPAS DE MONTAÑA

En los años anteriores a la Primera Guerra Mundial, sólo unos cuantos batallones del Ejército Alemán de Jäger y un puñado de hombres de la 82.ª Brigada de Infantería, tuvieron un entrenamiento regular en la guerra de montaña. Durante las primeras etapas de la guerra, las condiciones encontradas por las tropas en el frente montañoso de los Vosgos, en Francia, llevaron a la creación de unas unidades más especializadas. Basándose en los cuadros del ejército de Jäger, se establecieron seis batallones en Baviera, y uno en Württemberg. Los Batallones de Esquí 1.°, 2.° y 3.° (bávaros) formaron el 3.° Regimiento de Jäger del Ejército Alpino y en 1915 elementos de este regimiento entraron en combate en Trentino y Servia antes de ser trasladados al Frente Occidental para la Batalla de Verdún. Posteriormente en ese mismo año, la unidad fue enviada a los Cárpatos, en Europa Central. El Batallón de Montaña de Württemberg se formó en octubre de 1915, luchando en los Vosgos hasta finales de 1916, en que fue transferido a Rumanía. Tras otro relevo en los Vosgos a principios de 1917, el batallón se trasladó hacia el sur en septiembre, para tomar parte en la batalla de Caporetto. Rommel que desde el principio estaba incorporado a la unidad, estaba al mando de un destacamento, desempeñando un papel clave en la captura de Monte Matajur. El propio batallón iba en cabeza en la batalla de Caporetto, perdiendo muy pocos hombres.

Arriba: la edelweiss de las tropas alemanas de montaña.

## En 1917 un pequeño destacamento de montaña, mandado por el joven Erwin Rommel, venció a los italianos en la Batalla de Caporetto

A las 02,00 horas del 24 de octubre de 1917, 1845 cañones del 14.° Ejército alemán y austrohúngaro lanzaban un bombardeo masivo sobre las posiciones del frente italiano en una longitud de 38 km del frente de Isonzo, en el noroeste de Italia. La Batalla de Isonzo, más conocida como de Caporetto, estaba en marcha. Cinco horas más tarde, las tropas de asalto salieron de sus trincheras y empezaron a avanzar por los valles de la región y a escalar sus montañas, esforzándose por llegar hasta Udine y el río Tagliamento.

Uno de los grupos de asalto del 14.° Ejército, mandado por el General Freiherr von Stein, recibió orden de abrir una brecha en las defensas italianas en la zona de Monte Matajur, enlazando después con un segundo grupo mandado por el General Alfred Krauss, para a continuación seguir avanzando hacia la cuenca de Caporetto. Por la tarde del día 24, los hombres de von Stein habían abierto un saliente en la orilla oriental del Insonzo y estaban avanzando sobre Matajur. Sin embargo los italianos, cogidos inicialmente por sorpresa en el ataque, empezaron a resistir duramente y la ofensiva parecía frenarse.

Para evitar que se detuviese, el día 26 elementos al mando de Stein desarrollaron un brillante ataque sobre Monte Matajur. Encabezados por el ejército de choque alemán de montaña, prosiguieron su avance. En primera línea iba un destacamento del Regimiento de Montaña de Württemberg. Uno de sus jóvenes oficiales, responsable de tomar la posición, iba a ganar gran renombre en la Segunda Guerra Mundial. Su nombre era Erwin Rommel y posteriormente dejaría por escrito su participación en la

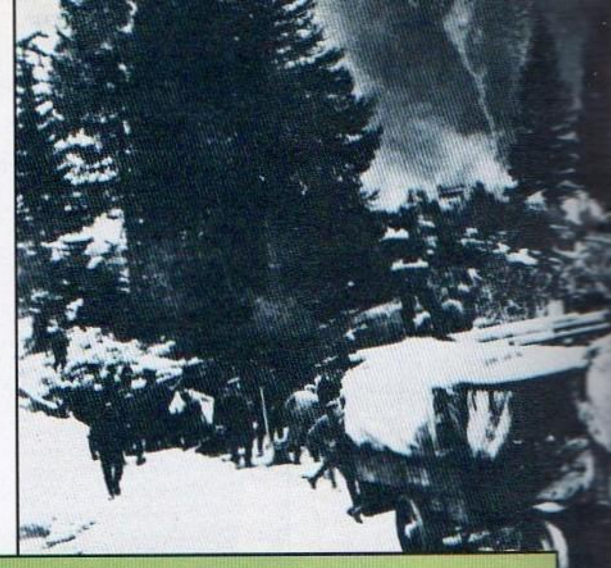
**Abajo: bombardeo de las posiciones italianas cerca de Caporetto durante la ofensiva austrohúngara de finales de 1917. Posteriormente una fuerza de asalto (derecha), incluyendo un destacamento de montaña mandado por Erwin Rommel (centro derecha), cruzó el río Isonzo (arriba a la derecha) para atacar a los italianos por detrás. En terreno accidentado, resultaban vitales las mulas de carga (arriba a la derecha). Extremo derecha: un mortero en acción.**

# OFENSIVA


DE MONTAÑA

ofensiva en la obra *Ataques de Infantería*. Antes de que el destacamento de Rommel pudiera enfrentarse con el enemigo en Monte Matajur, tenía que tomar una posición enemiga en el pico Mrzli. Rommel cuenta así su historia:

«A las 08,23 del 26 de octubre, la 2.ª Compañía reducida a un pelotón con dos ametralladoras capturó la Cota 1192 unos 2,5 km al oeste de Avsa. El enemigo impidió ulteriores avances. Los italianos resistían con bastante fuerza 800 metros al nordeste del pico Mrzli, y atacaron duramente nuestra recién conquistada posición con un nutrido fuego de ametralladoras. Se estimó que la fuerza mínima requerida para atacar al enemigo en la ladera sureste del Mrzli, serían dos compañías de fusiles y una compañía de ametralladoras. Para reunir rápidamente esta fuerza, me trasladé a toda prisa a la retaguardia por la carretera del Matajur.

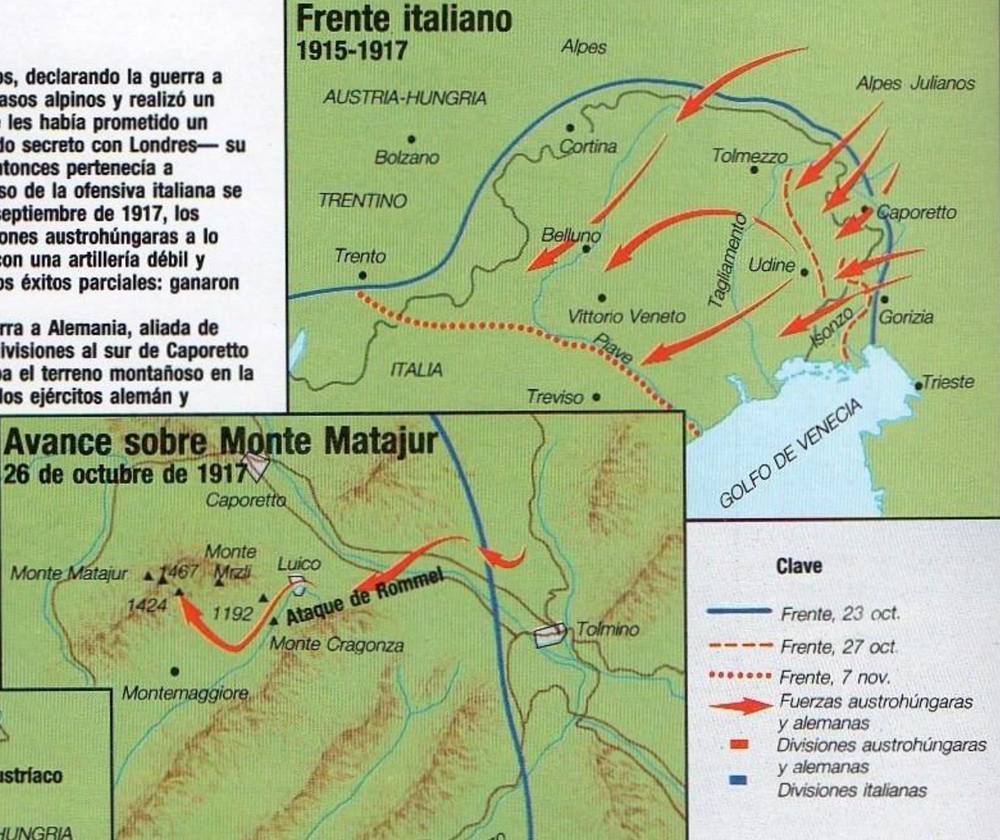


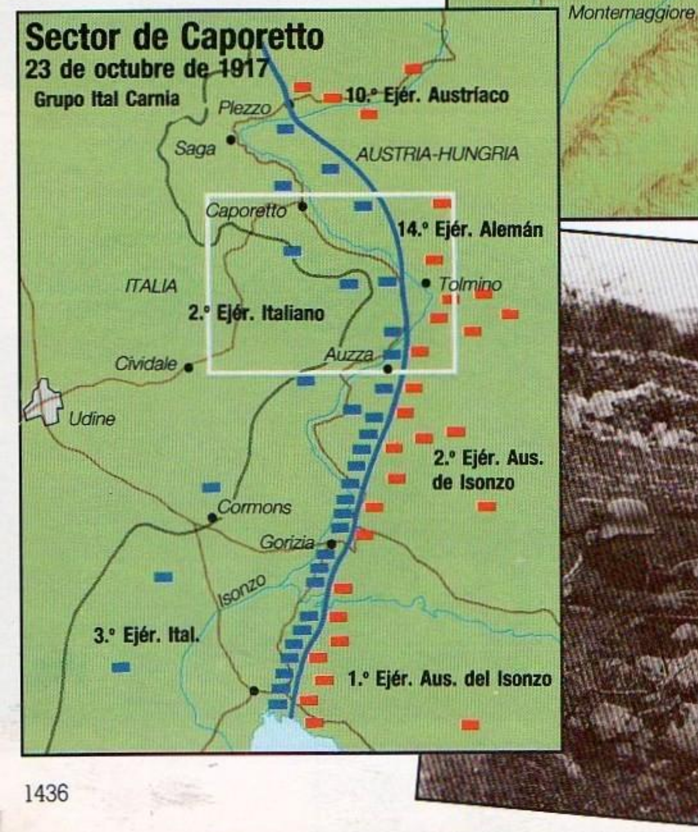
**Derecha: rodeada de abruptas pendientes y picos, una columna austrogermana recibe las raciones de una cocina de campaña. Con el movimiento muy limitado por la dificultad del terreno, el apoyo logístico regular era la excepción más bien que la regla. Abajo a la izquierda: la infantería alemana, armada con fusiles y un cañón Lewis, practica las técnicas de asalto para la ofensiva de Caporetto. Abajo a la derecha: una ametralladora dispara contra una posición italiana.**

## Caporetto

**El 23 de mayo de 1915, Italia se unió a los Aliados, declarando la guerra a Austria-Hungría. Por el norte, Italia aseguró los pasos alpinos y realizó un avance limitado en el Trentino, pero —aunque se les había prometido un territorio al sur de Austria por medio de un tratado secreto con Londres— su principal objetivo era la ciudad de Trieste, que entonces pertenecía a Austria-Hungría. En consecuencia, el principal peso de la ofensiva italiana se dirigió hacia el este. Desde junio de 1915 hasta septiembre de 1917, los italianos montaron 11 ofensivas contra las posiciones austrohúngaras a lo largo del río Isonzo. Pero los ejércitos italianos, con una artillería débil y escasos de suministros, sólo conseguían pequeños éxitos parciales: ganaron unos 10 km a costa de 600.000 bajas.**

**A finales de agosto de 1916, Italia declaró la guerra a Alemania, aliada de Austria-Hungría. Los italianos concentraron sus divisiones al sur de Caporetto basándose en las defensas naturales que brindaba el terreno montañoso en la parte norte del frente. El 24 de octubre de 1917, los ejércitos alemán y austrohúngaro lanzaron su contraataque en el sector más débil del norte. La brecha de Caporetto, en la que las fuerzas mandadas por Erwin Rommel jugaron un importante papel, pronto se convirtió en una derrota. A principios de noviembre los italianos habían sido rechazados hasta el Piave.**





Tuve que esperar hasta las 10,00 para disponer de una fuerza equivalente a dos compañías de fusiles y una de ametralladoras. Estos grupos estaban formados por hombres de mi destacamento. Su aproximación a la Cota 1192 se vio muy retardada debido a que las diferentes unidades se vieron envueltas en diversos combates con el enemigo, que estaba intentando retirarse en dirección suroeste atravesando la línea Monte Cragonza — Cota 1192.

Yo pensaba que éramos lo suficientemente fuertes como para atacar la guarnición italiana del Mrzli. Por medio de señales luminosas, pedimos que la artillería disparase sobre las posiciones enemigas de la ladera sureste del pico Mrzli, con el sorprendente resultado de que las bombas alemanas empezaron a caer en pocos minutos. A continuación, el nutrido fuego de la compañía de ametralladoras desde la Cota 1192 machacó las posiciones de la guarnición enemiga mientras las dos compañías de fusiles bajo mi mando entraban en combate con los italianos justo bajo el borde de la carretera. Conseguimos desbaratar el flanco oeste enemigo. A continuación cargamos contra la retaguardia de las posiciones hostiles. Pero el enemigo se retiró rápidamente cuando nos vio atacar desde esta dirección, replegándose a la ladera este del Mrzli. Hicimos unas cuantas docenas de prisioneros. Como yo no tenía intención de seguir al enemigo en su retirada por las laderas norte o este del Mrzli, rompí el contacto y continué por el borde de la carretera hacia la ladera sur del Mrzli, llevando conmigo la compañía de ametralladoras.

Ya durante nuestro ataque, habíamos observado la presencia de cientos de soldados italianos en una extensa zona de vivac en la depresión existente entre las dos alturas principales del Mrzli. Estaban quietos, aparentemente indecisos, y contemplaban nuestro avance como petrificados. Nunca se hubieran esperado un avance alemán desde el sur, es decir, desde su retaguardia. Sólo estábamos a 2 km de esta concentración de tropas. La carretera de Matajur corría sobre la pendiente sur del Mrzli, parcialmente arbolada y, tras una curva hacia el oeste, pasaba justo bajo la zona donde estaba el enemigo.

El número de enemigos en la depresión del Mrzli iba creciendo constantemente, hasta que los italianos tuvieron allí dos o tres batallones. Como no pa-



## ITALIA EN LA GUERRA

Durante el primer año de la Primera Guerra Mundial, Italia permaneció neutral, declarando la guerra a Austria-Hungría en 1915 con la intención de adquirir dominio sobre los territorios italohablantes de Trentino por el norte y Trieste por el oeste. Esta última región fue el foco de las ambiciones italianas entre 1915 y 1916, pero una sucesión de ofensivas originó una detención de los avances en los Alpes Julianos. Se dedicaron dos años estériles a intentar dominar los Alpes al otro lado del río Isonzo; esfuerzo que, después de 600.000 bajas y 11 campañas distintas, se quedó en nada. Sin embargo, entre agosto y septiembre de 1917, los italianos consiguieron algún avance, obligando a los austríacos a pedir ayuda militar a Alemania. Como respuesta fueron enviadas al sur seis divisiones, cuatro de ellas entrenadas en la guerra de montaña. La contraofensiva austríaca, conocida posteriormente como Batalla de Caporetto, empezó el 24 de octubre, obligando a retroceder al desmoralizado ejército italiano hasta el río Piave, unos 100 km más atrás. Francia y Gran Bretaña, alarmadas por la sucesión de los acontecimientos, acudieron en auxilio de Italia enviando 11 divisiones a mediados de noviembre. Aunque Caporetto fue un desastre de primer orden para los italianos, también marcó el punto de retorno de la guerra. El ejército se rehizo bajo un nuevo jefe, el General Armando Díaz, manteniendo la línea del Piave y desbaratando la ofensiva austríaca en julio de 1918.

Con confianza creciente, Díaz planeó un contraataque masivo que conduciría al colapso del ejército austrohúngaro. La ofensiva empezó a finales de octubre, recibiendo más tarde el nombre de Batalla de Vittorio Veneto, consiguiendo poner en fuga al enemigo. A las 15,00 horas del 4 de noviembre, entraba en vigor un armisticio; para Italia la guerra había terminado.

recían dispuestos a luchar, me acerqué por la carretera ondeando un pañuelo, con mi destacamento escalonado en profundidad. Los tres días de ofensiva me habían enseñado cómo teníamos que tratar con el nuevo enemigo. Nos acercamos hasta los 1.000 m y no sucedió nada. No tenían la menor intención de luchar aunque su situación no era en absoluto desesperada. Si los italianos hubieran puesto en juego toda su fuerza, habrían aplastado mi débil destacamento y podrían haber reconquistado Monte Cragonza. O podrían haberse retirado al macizo del Matajur casi sin ser vistos, apoyados por el fuego de unas cuantas ametralladoras. No sucedió nada de ésto. Toda la formación enemiga permaneció allí como petrificada, en una densa aglomeración humana, sin moverse. Nuestro ondear de pañuelos no recibió respuesta.

Nos acercamos más y penetramos en un espeso bosque alto a 700 metros del enemigo, escapando pues a su campo de visión, ya que estaban situados a unos 100 m más arriba. La carretera doblaba bruscamente hacia el este y nos quedamos muy pendientes de lo que haría el enemigo. ¿Tal vez se habían decidido a combatir? Si los italianos se decidían a correr monte abajo, se produciría un combate cuerpo a cuerpo en medio del bosque. El enemigo estaba descansando, tenía una tremenda superioridad numérica y además disfrutaba de la gran ventaja de poder luchar cuesta abajo. En estas condiciones, yo consideraba como una necesidad vital llegar hasta el borde del bosque situado bajo el campo enemigo. Pero mis tropas de montaña, cargadas con las pesadas ametralladoras a su espalda, estaban tan exhaustas que no esperaba que estuvieran en condiciones de escalar la abrupta pendiente por en medio de la espesa maleza.

Por eso permití que mi destacamento continuara marchando por la carretera mientras el Teniente Streicher, el Dr. Lenz, unos cuantos soldados de montaña y yo mismo trepábamos en un amplio frente, con intervalos de 100 metros entre hombres y tomábamos el camino más corto a través del bosque para llegar adonde estaba el enemigo. El Teniente Streicher sorprendió a la dotación de una ametralladora enemiga, haciendo prisioneros a todos sus miembros. Llegamos hasta el borde del bosque sin ser molestados. Todavía estábamos a 300 metros del enemigo sobre la carretera de Matajur: había una enorme masa de hombres. Muchos gritaban y gesticulaban. Todos tenían armas en la mano. Al frente parecía haber un grupo de oficiales. Los elementos de cabeza no llegarían por el momento y yo estimaba que estarían a unos 700 metros por el este.

Con la sensación de verme forzado a actuar antes de que el enemigo decidiera hacer algo, abandoné el borde del bosque y, caminando hacia el frente, exigí, llamando y ondeando mi pañuelo, que se rindieran y dejaran sus armas en el suelo. La masa de hombres me observó y yo no me moví. Estaba a unos 100 metros del borde del bosquecillo y una retirada bajo el fuego enemigo era ya imposible. Tenía la impresión de que no debía quedarme quieto o estaríamos perdidos.

Llegué a 150 metros del enemigo. De repente la masa empezó a moverse y, en medio del pánico que siguió, empujaron monte abajo a sus oficiales que intentaban poner orden. La mayoría de los soldados lanzaron sus armas lejos y varios cientos de ellos empezaban a correr hacia donde yo estaba. Se oyó un «Eviva Germania!» surgido de 1000 gargantas. Un oficial italiano que se resistía a rendirse fue muerto por sus propios soldados. Para los italianos del pico Mrzli, la guerra había terminado.

En ese momento apareció la cabeza de mi fuerza de montaña, a lo largo de la carretera. Avanzaron con su habitual estilo montañero, a pesar del calor del sol y de la pesada carga que arrastraban. Por medio de un italiano que hablaba alemán, ordené a los prisioneros alinearse cara al este bajo la carretera de Matajur. Había 1.500 hombres del 1.° Regimiento de la Brigada de Salerno. No hice que se detuviera mi propio destacamento, sino que saqué a un oficial y tres hombres de la columna. Dos fusileros de montaña recibieron la orden de trasladar al regimiento italiano por Monte Cragonza a Luico; el desarme y traslado de los 43 oficiales italianos, separados de sus hombres, fue encargado al Sargento Goppinger. Los oficiales italianos se pusieron pendencieros al observar la debilidad de mi destacamento, intentando restablecer el control sobre sus hombres. Pero ya era demasiado tarde. Goppinger había hecho muy bien su trabajo.

Mientras el regimiento desarmado descendía hacia el valle, mis hombres pasaron justo por debajo del campo donde estaban los italianos. Algunos de los italianos capturados me habían dicho poco antes que en las laderas del Matajur estaba el 2.° Regimiento de la Brigada Salerno; era un regimiento italiano muy famoso que había sido orgullosamente citado muchas veces por el General Cardona en el orden del día, debido a su sobresaliente actuación ante el enemigo. Me aseguraron que este regimiento nos presentaría batalla y que deberíamos andar con cuidado.

La suposición fue correcta. Cuando mi destacamento no había alcanzado todavía la ladera occidental del Mrzli, se produjo un nutrido fuego de ametralladora, procedente de las cotas 1467 (1.900 m) y 1424 (1.300 m). El fuego enemigo era extraordinariamente preciso y la carretera quedó despejada en un momento. Los espesos matorales existentes junto a la carretera nos protegieron de la buena puntería enemiga. Mis hombres estuvieron muy pronto bajo control y continuamos la marcha, no bajo la carretera de Matajur en dirección a la Cota 1467, sino con un brusco viraje hacia el suroeste. Yo quería cruzar la Cota 1223 (1.200 m) y dirigirme rectamente hacia la carretera del Matajur al sur de la Cota 1424. Una vez allí, el 2.° Regimiento de la Brigada de Salerno difícilmente podría escapar, estando en una posición parecida a la del 1.° Regimiento 30 minutos antes. La única diferencia sería que una retirada hacia el sur, por las peladas pendientes del Matajur, sería evitada por nuestro propio fuego, mientras que en el pico Mrzli los italianos podrían haber realizado una retirada a cubierto por la zona de vegetación.

Para engañar al enemigo, ordené que unas cuantas ametralladoras abrieran fuego desde las laderas occidentales del Mrzli. Con el resto del destacamento llegué hasta la curva de la carretera, unas 700 metros al sur de la Cota 1424, sin que hubiera fuego enemigo ya que el enemigo no podía descubrir nuestros movimientos a través de los espesos grupos de arbustos. Preparé un ataque sorpresa contra la guarnición de la Cota 1424, que todavía estaba disparando contra las unidades de retaguardia de mi destacamento y contra nuestras ametralladoras del Mrzli. El triunfo del Mrzli nos había hecho olvidar nuestros esfuerzos, nuestra fatiga, nuestros pies llagados y nuestros hombros doloridos por la pesada carga.

Mientras me ocupaba de los preparativos del ataque, ordenando las posiciones de las ametralladoras y organizando las escuadras de asalto, se recibió la siguiente orden desde la retaguardia: «Retirada del Batallón de Montaña de Württemberg». La noticia del gran número de prisioneros, más de 3.200, hechos por mi destacamento, ya había llegado hasta mi comandante en jefe, haciéndole creer que ya había sido vencida la resistencia del macizo del Mata-

**Abajo: un destacamento de cañones Maxim, protegido por un parapeto y por blindajes portátiles, espera a que el observador (izquierda) apunte sobre un nuevo blanco. La posesión de las tierras altas de la región confería grandes ventajas tácticas, permitiendo que las tropas abrieran fuego para rechazar al enemigo en los valles. Abajo: los sirvientes de un cañón alemán de 10 cm explotan las ventajas de una posición dominante, bombardeando a los italianos en retirada.**



jur. La orden de retirada contemplaba que todas las unidades del destacamento volvieran a Monte Cragonza, excepto 100 fusileros y seis ametralladoras, con sus hombres, que se quedarían conmigo. Yo dudaba si romper el contacto y volver a Monte Cragonza.

¡No! La orden del batallón había sido dada sin un conocimiento de la situación en las laderas meridionales del Matajur. Todavía quedaban cosas por hacer. Yo no esperaba recibir más refuerzos en un futuro inmediato, pero el terreno favorecía grandemente el plan de ataque y cada soldado de Württembeg era equivalente en mi opinión a 20 italianos. Nos aventuramos a atacar, a pesar de nuestro número ridículamente pequeño.

En las colinas 1421 y 1467 el enemigo miraba hacia el este entre grandes peñascos y se aplastaba buscando refugio ante nuestro inesperado fuego de ametralladora procedente del sur. La abundante fragmentación de las rocas aumentaba el efecto de cada disparo. La reacción enemiga fue escasa. Nuestras ametralladoras habían sido emplazadas en medio de arbustos densos y altos, por lo que el enemigo tenía problemas para localizarlas.

Seguimos atacando. Las ametralladoras pesadas se movieron escalonadamente. Desde la Cota 1467, un batallón enemigo intentó avanzar hacia el suroeste por Scrilo. Pero el fuego de una de nuestras ametralladoras empezó a caer a 60 metros de la cabeza de la columna, obligándola a de-



**Württemberg, Caporetto 1917**

Los parches verdes del cuello de este hombre, así como los «rollos» del hombro, denotan su pertenencia al Batallón de Montaña de Württemberg; también la edelweiss de su gorra es emblema distintivo. Su armamento incluye una carabina M98 de 7,92 mm.

Derecha: los afligidos prisioneros italianos, algunos de ellos hechos durante la campaña, esperan su traslado a los campos de prisioneros de guerra. Los vencedores (abajo a la derecha) disfrutan de una apresurada comida antes de continuar su avance hacia el río Piave, unas docenas de millas más al este.



tenerse. Unos minutos después, nos acercamos agitando nuestros pañuelos a la colina rocosa que hay a 600 metros al sur de la 1467. El enemigo había cesado de disparar. Dos ametralladoras pesadas cubrían nuestro avance desde detrás de nosotros. Había un tenso silencio. De vez en cuando se veía algún italiano deslizándose entre las rocas. La propia carretera pasaba entre las rocas, restringiendo nuestra visión del terreno a unos cuantos metros. Al tomar una cerrada curva, nuestro campo de vista se amplió de nuevo por la izquierda. Ante nosotros, a menos de 300 metros, estaba el 2.° Regimiento de la Brigada de Salerno. Sus hombres se estaban agrupando y tirando las armas. Profundamente afectado, el comandante del regimiento estaba sentado al borde de la carretera rodeado de sus oficiales y bramaba con rabia y enfadado por la insubordinación, de los soldados de su otrora orgulloso regimiento. Rápidamente, antes de que los italianos descubrieran nuestro pequeño número, separé a los 35 oficiales de los 1.200 hombres que hasta entonces se habían agrupado, enviando a estos últimos por la carretera del Matajur hacia Luico. El Coronel capturado se encolerizó cuando vio que sólo éramos un puñado de soldados.

Sin detenerme, continué el ataque contra la cumbre del Matajur. Todavía quedaba ante nosotros más de 1,5 km y podíamos ver la guarnición en la rocosa cima. Aparentemente no pensaban seguir el ejemplo de sus camaradas de las laderas sur del Matajur que se habían rendido y ya se alejaban. El Teniente Leuze utilizó sus ametralladoras para apoyar el ataque que pretendíamos llevar por el camino más corto desde el sur. Pero el fuego defensivo enemigo era muy cerrado y los caminos de aproximación eran tan incómodos que preferí girar hacia el este y, sin ser vistos por el enemigo, atacar la posición de la cima desde la Cota 1467. Durante este movimiento, pequeñas escuadras de italianos, con armas y sin ellas, siguieron trasladándose hacia el punto donde el 2.° Regimiento de Salerno había arrojado sus armas.

Sorprendimos a una compañía italiana entera en el lado este del Matajur, a 600 metros del pico. Totalmente ignorantes de lo que estaba ocurriendo detrás de ellos, estaban enzarzados con unas escuadras de exploradores de la 12.ª División que estaban escalando el Matajur desde Monte Della Colonna. Nuestra súbita aparición por detrás de ellos, con las armas listas, les obligó a rendirse inmediatamente.

Mientras el Teniente Leuze disparaba desde una posición al sureste contra la guarnición de la cumbre con unas cuantas ametralladoras, yo escalé con las otras unidades de mi pequeño grupo en dirección oeste hacia la cumbre. En una loma rocosa un 400 metros al este del pico había otras ametralladoras pesadas en posición de apoyo para el asalto dispuesto por la ladera sur. Pero antes de que empezáramos a disparar, la guarnición de la cumbre dio señales de rendición. Más de 120 hombres esperaron pacientemente a que les hiciéramos prisioneros en el derruido edificio de la cima del Matajur, la Cota 1641 (1.600 m). Una escuadra de exploradores del 23.° Regimiento de Infantería, compuesta de un sargento y seis hombres, se reunió con nosotros ascendiendo desde el norte. A las 11,40 del 26 de octubre, tres bengalas verdes y una blanca anunciaban que el macizo del Matajur había caído».

